

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

**SOTILASKULJETTAJAKOULUTUKSEN UUDISTUKSEN
TOTEUTUMINEN PANSsarIPRIKAATISSA**

EUK:n tutkielma

Kapteeni
Henrikki Haapamäki

Esiupseerikurssi 62
Maasotalinja

Huhtikuu 2010

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU

Kurssi Esiupseerikurssi 62	Linja Maasotalinja
Tekijä Kapteeni Henriikki Juhana HAAPAMÄKI	
Tutkielman nimi SOTILASKULJETTAJAKOULUTUKSEN UUDISTUKSEN TOTEUTUMINEN PANSSARIPRIKAATISSA	
Oppiaine johon työ liittyy Sotilaspedagogiikka	Säilytyspaikka Kurssikirjasto (MPKK:n kirjasto)
Aika Huhtikuu 2010	Tekstisivuja 36 Liitesivuja 10
TIIVISTELMÄ <p>Tutkimus käsittelee Puolustusvoimissa annettavaa kuljettajakoulutusta. Ensisijaisesti siinä keskitytään vuoden 2009 alussa tapahtuneisiin muutoksiin, niiden toteuttamiseen ja uudistuksen seurauksiin. Raskaan kaluston kuljettajia koskevien pätevyysvaatimusten muuttaminen vuonna 2009 ja puolustusvoimissa juuri uudistettu koulutus tekee tutkimuksesta erittäin ajankohtaisen.</p> <p>Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen evaluaatiotutkimus, joka keskittyy toiminnan tarkoituksenmukaisuuden ja vaikutusten tarkasteluun. Aineistotutkimuksen tukena käytetään survey-menetelmää tämän hetkisen tilanteen kartoittamiseksi.</p> <p>Sokka-hanke (sotilaskuljettajasta kuljetusalan ammattilaiseksi) käynnisti yhteistyön Puolustusvoimien ja ammatillisten oppilaitosten sekä koulutuskeskusten kesken. Hankkeesta saatujen kokemusten ja pilotoinnin pohjalta ammattipätevyyteen tähtäävä sotilaskuljettajakoulutus on aloitettu valtakunnallisesti saapumiserästä 1/2009.</p> <p>Tutkimuksessa luodaan lyhyehkö katsaus sotilaskuljettajien koulutusjärjestelmän muutokseen ja sen toteuttamiseen erityisesti Panssariprikaatissa. Oleellisin anti työssä on kuitenkin varusmiehille tehdyn kyselyn perusteella muodostettu analyysi ja kehittämistoimenpiteet.</p> <p>Kyselyn tulokset kuvaavat varusmiesten kokemuksia koulutuksesta sekä osiltaan myös heidän motivaatiotaan. Nämä tulokset ovat ensiarvoisen tärkeitä kun sotilaskuljettajakoulutusta kehitetään ja sen onnistumista arvioidaan. Onko koulutuksella saavutettu haluttu päämäärä eli tuottaako varusmiespalveluksen yhteydessä annettava ammattipätevyyskoulutus osaavia ja motivoituneita sotilaskuljettajia. Oleellista on myös selvittää tuleeko osa heistä sijoittumaan kuljettajiksi elinkeinoelämän palvelukseen. Kyselyn tulosten perusteella ja summamuuttujien kautta luoduilla mittareilla pystytään arvioimaan näiden tavoitteiden saavuttamista.</p> <p>Tulokset osoittavat, että varusmiehet kokevat saamansa koulutuksen mielekkääksi ja hyvin järjestetyksi. Huomattavan suuri osa sotilaskuljettajakurssin oppilaista on hakeutunut omaehtoisesti ja aktiivisesti kyseiselle kurssille. Yli puolet kurssilaisista kertoi myös suurella todennäköisyydellä hyödyntävänsä saamaansa koulutusta kotiutumisen jälkeen.</p>	
AVAINSANAT Sotilaskuljettajakoulutus, varusmieskoulutus, ajokortti	

TUTKIELMAN SISÄLLYSLUETTELO

1.	JOHDANTO	1
2.	TUTKIMUKSEN TIETEELLINEN TAUSTA	4
2.1.	Tutkimuksen tausta	4
2.2.	Tutkimusongelma ja -menetelmä	6
2.3.	Tutkimuksen rajaukset	7
2.4.	Peruskäsitteiden määrittely	7
3.	SOTILASKULJETTAJAKOULUTUS PUOLUSTUSVOIMISSA	11
3.1.	Kuljettajia kouluttavat joukko-osastot ja koulutusmäärät	11
3.2.	Kuljettajakoulutus ennen vuotta 2009	12
4.	KULJETTAJAKOULUTUKSEN UUDISTUS 2009	13
4.1.	Uudistukseen johtaneet syyt	13
4.2.	Sokka-hanke	14
4.3.	Uudistuksen toteuttaminen	14
4.4.	Sotilaskuljettajien rekrytointi erikoisjoukkohaun kautta	15
4.5.	Koulutuksen järjestelyt Panssariprikaatissa	17
4.6.	Panssariprikaatin näkemykset ja kokemukset uusimuotoisesta sotilaskuljettajakoulutuksesta	18
5.	PANSSARIPRIKAATIN 2/2009 SOTILASKULJETTAJAKURSSILAISTEN KOKEMUKSET JA KÄSITYKSET	19
5.1.	Kyselytutkimus oppilaille koulutuksesta ja sen hyödynnettävyydestä	19
5.2.	Menetelmät ja kysymyssarja	20
5.3.	Taustatiedot ja niiden analysointi	21
5.4.	Summamuuttujat ja niistä luodut mittarit	23
5.5.	Varsinaiset kysymykset ja niiden analysointi	28
6.	JOHTOPÄÄTÖKSET	33

LÄHTEET

LIITTEET

SOTILASKULJETTAKOULUTUKSEN UUDISTUKSEN TOTEUTUMINEN PANSsarIPRIKAATISSA

1. JOHDANTO

Tutkimus käsittelee puolustusvoimissa annettavaa kuljettajakoulutusta. Ensisijaisesti siinä keskitytään vuoden 2009 alusta tapahtuneisiin muutoksiin, niiden toteuttamiseen ja uudistuksesta mahdollisesti saatavaan hyötyyn. Raskaan kaluston kuljettajia koskevien pätevyysvaatimusten muuttuminen vuonna 2009 ja puolustusvoimissa juuri uudistunut koulutus tekee tutkimuksesta erittäin ajankohtaisen.

Uudistusten seurauksena kuorma-autokortin hankkiminen on tullut kalliimmaksi ja sen hyödyntäminen työssä edellyttää myös ammattipätevyyden hankkimista. Tämän johdosta palvelukseen astuvilla varusmiehillä on vastaisuudessa pääsääntöisesti vain B-kortti. Aiemmin kuljettajakoulutukseen on pystytty valitsemaan pääsääntöisesti jo valmiiksi C-kortin omaavia varusmiehiä. Lisäksi C-kortin ikäraja nousee ajokorttidirektiivin vuoksi 21 ikävuoteen vuonna 2013. Tällöin käytännössä kaikki varusmiespalvelukseen tulevat omaavat ainoastaan B-luokan ajokortin.

Puolustusvoimat tarvitsee kuljettajia normaalioloissa koulutuksen järjestämiseen ja varuskunnallisten ajojen suorittamiseen. Puolustusvoimien tehtävien mukaisesti yksi keskeisimmistä velvoitteista on joukkojen kouluttaminen poikkeusoloihin. Velvoitteen täyttämiseksi on luotu joukkotuotanto, johon kuuluu myös sotilaskuljettajien tuottaminen.

Joukkotuotannon kannalta ammattipätevyyden omaavien kuljettajien kouluttaminen on tarpeellista. Sotilaskuljettajien hakeutuessa varusmiespalveluksen jälkeen kuljetusalan tehtäviin, parantuu kuljettajien ammattitaito myös sotilaskuljettajina. Pelkän yksityisen ajon määrä jäisi varmasti pieneksi ja ajotaito heikkenisi vuosien saatossa. Erityisesti reservin kertausharjoitusten yhteydessä on tärkeää, että joukon kuljettajana voidaan käyttää siihen sijoitettua

kuljettajaa. Ihanne tilanteessa hänen ammattitaitonsa on palveluksen jälkeen karttunut logistiikka-alalla työskentelemisen myötä. Muun yhteiskunnan tarpeet tukevat osaltaan Puolustusvoimissa annettavaa kuljettajakoulutusta. Ammatilliset oppilaitokset eivät tuota kuljettajia siinä määrin kuin heitä tällä hetkellä eläköityy tai muuten poistuu alalta. Vaikka koulutusresursseja onkin riittävästi, ei nuoria hakeudu tarpeeksi kyseisiin koulutusohjelmiin. Tältä pohjalta Puolustusvoimissa koulutettavat kuljettajat ovat erittäin tervetullut lisä yhteiskunnalle.

Varusmiespalveluksen aikana saatava kuljettajakoulutus lisää alalle hakeutumisen houkuttelevuutta ja auttaa osaltaan kuljetusalan pitämistä suomalaisissa käsissä. Ammattiajokortin hankkimisen ollessa pelkästään kalliin siviilikoulutuksen varassa, voisi suuri osa kuljetusalan toimijoista olla tulevaisuudessa ulkomaalaisia (Mauri Etelämäki, henkilökohtainen tiedonanto 22.10.2009).

Toisessa luvussa on käsitelty tutkimuksen tausta, aiheet ja menetelmät sekä keskeisimmät määritelmät. Tutkimuksen rajauksella on pyritty kohdentamaan työ sellaisiin osa-alueisiin, joiden tutkimisella ja ennen kaikkea tutkimuksen tuloksilla on käytettävyyttä sotilaskuljettajakoulutuksen kehittämisessä.

Sotilaskuljettajakoulutuksen toteuttaminen ennen uudistusta on selvitetty kolmannessa luvussa. Luku sisältää myös perustiedot Puolustusvoimien kuljettajakoulutusjärjestelmästä ja koulutuksen toteuttavista autokouluista sekä yhteistyökumppaneista. Koulutusmäärien käsittely on oleellista, jotta voidaan hahmottaa uudistuksen laajuus ja sen yhteiskunnallinen vaikuttavuus. Yksityiskohtaiseen tarkasteluun ja eri joukko-osastojen välisten erojen tarkasteluun ei tässä yhteydessä ole tarvetta. Oleellisinta on tietää lähtökohtatilanne, jonka pohjalle uusimuotoinen koulutus on rakennettu.

Ammattipätevyyteen tähtäävä kuljettajakoulutus on aloitettu valtakunnallisesti saapumiserästä 1/2009. Näitä muutoksia on käsitelty luvussa 4. Tässä luvussa käsitellään prosessi, jolla Puolustusvoimien kuljettajakoulutusta on alettu kehittämään. Yhtenä osana tarkastellaan Sokkahanketta (sotilaskuljettajasta kuljetusalan ammattilaiseksi), joka käynnisti yhteistyön Puolustusvoimien ja ammatillisten oppilaitosten sekä koulutuskeskusten kesken. Luvussa sivutaan näiden tahojen ja Puolustusvoimien intressien kohtaamista kuljettajakoulutuksessa.

Omana kokonaisuutena käsitellään eri tahojen odotuksia ja asenteita sotilaskuljettajakoulutukseen. Palveluhankinta ja siihen liittyvä kilpailutus käsitellään vain siinä laajuudessa, mikä on välttämätöntä vastuun ja toteutuksen kokonaiskuvan hahmottamiseksi. Kuljettajakoulutuksen uudistuksen aiheuttamat muutokset ja niiden toteutuminen on käsitelty samassa luvussa.

Viidennessä luvussa selvitetään varusmiesten kokemuksia ja näkemyksiä saamastaan kuljettajakoulutuksesta. Oleellisin anti on kyselytutkimuksesta saadut tulokset ja niiden analysointi. Kyselyn tulokset kuvaavat varusmiesten kokemuksia koulutuksesta sekä osiltaan heidän motivaatiotaan. Nämä tulokset ovat ensiarvoisen tärkeitä, kun sotilaskuljettajakoulutusta kehitetään ja sen onnistumista arvioidaan.

Tulosten analysoinnista ja haastatteluista tehty päätelmä käsitellään kootusti tutkielman viimeisessä luvussa. Johtopäätökset ja kehittämistarpeet tulevat esiin pohdinnan kautta. Tutkimuksen lopputuloksena esitetään konkreettisia tuloksia millaisia haasteita uudistus on aiheuttanut ja miten niihin pystytään tehokkaimmin vastaamaan.

Aiheesta on saatavissa erittäin vähän korkeakoulutasoista tutkimusta. Aiemmin aiheetta on tutkittu Puolustusvoimien ja Oulun yliopiston yhteistyönä tammikuussa 2009 (J Juntunen, V Autere, M Juntunen, T Saarinen). Lahdessa sijaitsevan Huoltokoulun ja sen edeltäjän Teknisen koulutuskeskuksen oppilaat ovat laatineet joitakin aihetta sivuavia opinnäytetöitä. Näiden töiden käyttö tämän tutkimuksen lähteenä ei kuitenkaan ole tarkoituksenmukaista. Muuta tutkimusta aiheesta ei puolustusvoimissa ole tehty.

Tutkimuksen tuloksista voidaan nähdä miten sotilaskuljettajakoulutuksen uudistus on saatu toteutettua ja kuinka on onnistuttu sen sovittamisessa varusmiespalvelukseen. Kyselyn analysoinnin pohjalta voidaan muodostaa käsitys, mitä vaikutusta koulutuksella tulee olemaan raskaan kaluston kuljettajien koulutuksessa. Onko koulutuksella saavutettu haluttu päämäärä eli tuottaako varusmiespalveluksen yhteydessä annettava ammattipätevyyskoulutus osaavia ja motivoituneita sotilaskuljettajia. Oleellista on myös selvittää tuleeko osa heistä sijoittumaan kuljettajiksi elinkeinoelämän palveluksessa. Tutkimusta voidaan hyödyntää sotilaskuljettajakoulutuksen kehittämisessä sekä arvioitaessa miten hyvin tähän koulutukseen kohdennetut resurssit ovat tuottaneet haluttua tulosta.

2. TUTKIMUKSEN TIETEELLINEN TAUSTA

2.1. Tutkimuksen tausta

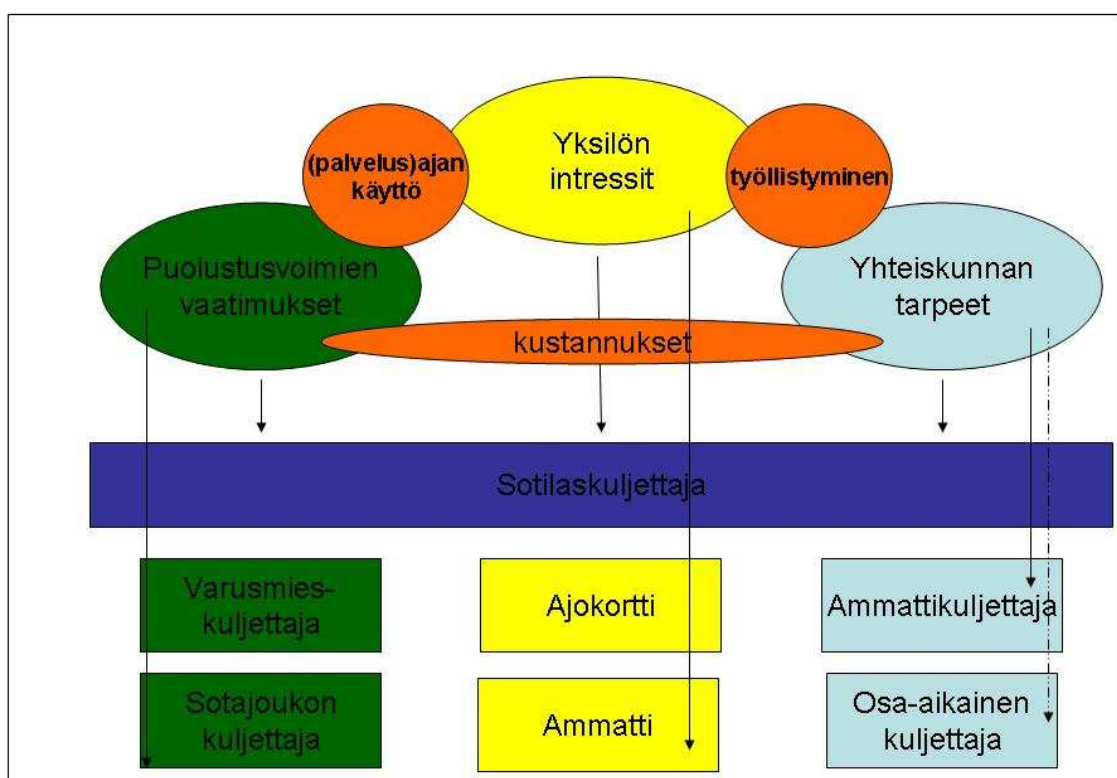
Sotilaskuljettajaan ja sitä kautta sotilaskuljettajakoulutukseen kohdistuu erilaisia odotuksia ja vaatimuksia. Toimijoina tässä yhteydessä ovat ainakin Puolustusvoimat, yhteiskunta ja kuljetusalan kaupalliset toimijat sekä yksilö itse.

Ensisijaisena lähtökohtana ovat Puolustusvoimien normaaliolojen ja poikkeusolojen vaatimukset. Puolustusvoimat käyttää koulutukseen koulutusresursseja sekä aikaa. Tämä aika on pois varusmiehen muusta koulutuksesta. Ajankäyttö on osin kompensoitu nostamalla C-kuljettajien palvelusaika 12 kuukauteen (PE:n asiakirja AD17281/27.6.2007). E-kuljettajien palvelusaika oli jo ennen uudistusta 12 kuukautta. Pidentynyt palvelusaika toisaalta lisää menoja varusmiehen lakisääteisten kustannusten vuoksi (muun muassa päivärahat, muonitus, terveydenhuolto, lomamatkat). Toisaalta E-kuljettajiksi koulutettavien määrää on pystytty pienentämään ja korvaamaan heidät C-kuljettajilla. E-korttia ei tarvitse enää ajattaa pidemmän palvelusajan ja siten tiettyjen erityislupien mahdollistamiseksi. Vastineeksi koulutuksesta saadaan kuljettaja varusmieskoulutuksen tarpeisiin sekä varuskunnallisten kuljetusten suorittamiseen. Palveluksen jälkeen Puolustusvoimat saa koulutetun kuljettajan joukkotuotannon tarpeisiin.

Yhteiskunnassa kouluttautuu vähemmän ammattikuljettajia kuin elinkeinoelämä tarvitsisi. Tämän vuoksi on tärkeää hyödyntää sotilaskuljettajakoulutuksen kautta pätevoityneet kuljettajat (Moisio, 2008). Puolustusvoimat kouluttaa kuljettajia omien intressiensä takia, jotka on käsitelty edellä. Tämä koulutus on suurelta osin soveltuva myös elinkeinoelämän tarpeisiin. Puolustusvoimien ja muun yhteiskunnan yhteisten intressien vuoksi on puolustusvoimille kohdennettu rahaa kuljettajien ammattipätevyyskoulutuksen järjestämiseen. Yhteiskunta odottaa vastineeksi sotilaskuljettajien sijoittumista kaupallisten kuljetusyritysten palvelukseen kuljetus- ja logistiikka-alan ammattilaisena. Toisaalta tavoitteena lienee myös työllisyyden parantaminen kouluttamalla ammatti varusmiespalveluksen aikana.

Yksilön kannalta oleellisin panos koulutukseen on ajan käyttö. Suorittamalla 12 kuukauden palvelus miehistön tavanomaisen puolen vuoden sijaan saa varusmies vastineeksi ajokortin sekä ammattipätevyyskoulutuksen, joka mahdollistaa työskentelyn raskaan liikenteen kuljettajana. Ammattipätevyyskoulutus luetaan hyväksi kuljetus- ja logistiikka-alan opinnoissa. Sotilaskuljettajakurssin suorittaminen E-korttiin tähtäävällä koulutusohjelmalla ei mahdollista ainakaan Panssariprikaatissa varusmiehelle johtajakoulutuksen saamista.

Tutkimus keskittyy näiden faktoreiden pohjalta selvittämään eri toimijoiden odotusten täytymistä, niihin vaikuttavia seikkoja sekä johtopäätöksiä keinoja tuloksen optimoimiseksi.



Kuva 1: Tutkielman viitekehys

2.2. Tutkimusongelma ja -menetelmä

Tutkimus on luonteeltaan kvalitatiivinen evaluaatiotutkimus, joka keskittyy toiminnan tarkoituksenmukaisuuden ja vaikutusten tarkasteluun. Aineistotutkimuksen tukena käytetään survey-menetelmää tämän hetkisen tilanteen kartoittamiseksi ja kokemusten dokumentoimiseksi. Tiedonkeruutapa kyselytutkimuksena ei ole luonteenomaisinta kvalitatiiviselle tutkimukselle, mutta sen tarkastelu ja analysointi soveltuvat hyvin kvalitatiivisen tutkimuksen luonteeseen (Hirsjärvi, Remes, Sajavaara 2005, 126–127). Evaluaatiotutkimus on tämän tutkimuksen yhteydessä ymmärrettävä menetelmänä, jolla pyritään selvittämään julkisten yhteiskuntapoliittisten toimenpiteiden vaikuttavuutta ja tuottavuutta. Tutkimuksessa pyritään tämän menetelmän kautta arvioimaan onko koulutusuudistuksen kautta pystytty muuttamaan sotilaskuljettajakoulutusta siten, että asetetut tavoitteet on saavutettu.

Kyselytutkimus toteutetaan varusmiehille strukturoituna. Kysymyssarja muodostuu taustakysymyksistä, joilla selvitetään tulosten korrelointi esimerkiksi aiempaan koulutukseen, ikään tai asuinkunnan tyyppiin. Varsinaisilla kysymyksillä selvitetään miten koulutettavat ovat kokeneet saamansa koulutuksen ja uskovatko he voivansa hyödyntää saamaansa ammattipätevyyskoulutusta varusmiespalveluksen jälkeen. Oleellista on selvittää *aikovatko* he sitä hyödyntää. Kysely kohdistuu Panssariprikaatin 2/2009 saapumiserän sotilaskuljettajaksi koulutettiin, noin 150 mieheen. Kyselyn otanta tulee olemaan yli 30 % tutkittavasta joukosta.

Päätutkimusongelma on:

Miten uusimuotoisen kuljettajakoulutuksen tavoitteet on saavutettu?

Alatutkimusongelmat ovat:

- Miten kuljettajakoulutus puolustusvoimissa on muuttunut?
- Miten se on toteutettu osana varusmiespalvelusta?
- Miten koulutettavat kokevat koulutuksen ja sen hyväksiluettavuuden siviilissä?

2.3. Tutkimuksen rajaukset

Aiheen käsittely alkaa perusteiden selvittämisellä ja muutokseen johtaneiden syiden analysoinnilla. Nämä faktat esitetään valtakunnallisesti pätevinä. Sotilaskuljettajakoulutus toteutetaan koko valtakunnassa ja kaikissa puolustushaaroissa keskeisimmiltä osin samalla tavalla ja yhtenäisellä ohjeistuksella. Tarkastelun ulkopuolelle rajataan prosessin kilpailuttamiseen liittyneet ongelmat ja kilpailutuksen tekninen toteuttaminen. Näillä seikoilla ei ole merkittävää vaikutusta itse koulutuksen toteutumiseen ja sen vaikuttavuuteen. Ammattipätevyyskoulutuksen tarkastelu rajataan koskemaan ainoastaan tavaraliikenteen kuljettajia, sillä Puolustusvoimat ei anna henkilöliikenteen ammattipätevyyskoulutusta.

Kyselytutkimus rajataan Panssariprikaatin 2/2009 saapumiserään. Yhtenäisen koulutuskäytännön ansiosta otanta on tarpeeksi kattava riittävän reliabiliteetin saavuttamiseksi. Tutkimuksen kysymysaineisto on kuitenkin laadittu siten, että se on hyödynnettävissä myös tulevaisuudessa. Kysely olisikin mielenkiintoista suorittaa tulevaisuudessa verrokkiryhmälle.

Koulutuksen järjestelyiden tarkastelu on myös rajattu Panssariprikaatin kuljettajakoulutukseen. Rajaaminen perustuu käytettävissä olevaan aikaan ja antaa aiheen myöhemmin jatkaa tutkimusta muita joukko-osastoja koskevaksi. Saatujen havaintojen perusteella voidaan kuitenkin tuloksia pääosin hyödyntää myös valtakunnallisesti.

Tutkielmassa ei tarkastella uudistuksen vaikutuksia henkilöstöresursseihin ja organisaatiorakenteeseen. Näiden poisjättäminen perustuu olettamukseen, että kyseiset seikat eivät ole oleellisia kun tarkastellaan sotilaskuljettajakoulutusta tämän tutkielman näkökulmasta. Henkilöstöresurssien vapautuminen uudistuksen seurauksena olisi sinällään otollinen ja tärkeä aihe omana tutkimuksenaan.

2.4. Peruskäsitteiden määrittely

sotilaskuljettajakoulutus

Sotilaskuljettajaopetuksella tarkoitetaan ajokorttiin tähtäävää opetusta ja sotilaskuljettajakoulutuksella kaikkea muuta kuljetusalan koulutusta kuten erityislupia ja ammattipätevyyteen vaadittavaa koulutusta. Tässä tutkimuksessa sotilaskuljettajakoulutuksella ymmärretään kaikkea varusmiehille annettavaa kuljetusalan opetusta ja koulutusta.

kuorma-auto

Ajoneuvo, jonka kuljettamiseen vaaditaan C- tai C1-luokan ajo-oikeus.

kuljettajan ammattipätevyys

Tarkoittaa kuorma-auton kuljettajalta lain perusteella (Laki kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273) vaadittavaa perustason ammattipätevyyttä ja sen säilyttämiseksi säädettyä jatkokoulutusta. Ammattipätevyydellä tarkoitetaan sellaista kuljettajalta vaadittavaa ammatillista osaamista, joka häneltä edellytetään ajokortin lisäksi.

Ajokorttiluokat (LVMa 845/1990, 5§, 10§)

- M-luokka, mopot
Ikäraja 15 vuotta. Mopon kuljettamiseen ei vaadita mopokorttia, jos on täyttänyt 15 vuotta ennen 1.1.2000. Kevyen nelipyörän kuljettamiseen vaaditaan aina vähintään mopokortti.
- T-luokka, traktorit
Ikäraja 15 vuotta. Traktorit (ei liikennetraktorit), moottorityökoneet ja moottorikelkat niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.
- A1-luokka, moottoripyörät, joiden sylinteritilavuus on enintään 125 cm³ ja teho enintään 11 kW
Ikäraja 16 vuotta. A1-luokan ajokortin omaavan henkilön täyttäessä 18 vuotta, hän voi muuttaa ajokortin A-luokan kortiksi ilman erillistä tutkintoa tai opetusta. Kaksi ensimmäistä vuotta uusi ajokortti oikeuttaa ajamaan enintään 25 kW tehoista (34 hv) moottoripyörää, jonka tehopainosuhteen on oltava alle 0,16 kW/kg. Henkilön täytettyä 20 vuotta tämä rajoitus poistuu automaattisesti.
- A-luokka, muut kuin A1-luokan moottoripyörät.
Ikäraja 18 vuotta. Ns. rajoittamattoman ison A:n suorittamiseksi henkilön on oltava vähintään 21-vuotias (katso A1-luokka).

- B-luokka, henkilö- ja pakettiautot

Ikäraja 18 vuotta. Sellaiset henkilö- ja pakettiautot sekä muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa on enintään 3 500 kg ja joissa kuljettajan lisäksi on tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg tai koko yhdistelmän kokonaismassa enintään 3 500 kg eikä hinattavan ajoneuvon kokonaismassa ylitä vetoauton omamassaa.

- BE-luokka

Ikäraja 18 vuotta. B-luokan ajoneuvot, joihin on kytketty kokonaismassaltaan yli 750 kg:n perävaunu ja yhdistelmän kokonaismassa on yli 3 500 kg, tai perävaunun kokonaismassa on suurempi kuin vetoauton omamassa.

.

- BC-luokka, kuorma-autot

Ikäraja 18 vuotta, vuodesta 2013 alkaen 21 vuotta. Kuorma-autot ja muut ajoneuvot, joiden kokonaismassa ylittää 3 500 kg ja joissa on kuljettajan lisäksi tilaa enintään kahdeksalle henkilölle, ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg, sekä liikenne traktorit niihin kytkettyine hinattavine ajoneuvoineen.

- D1-luokka, pienet linja-autot

Ikäraja 21 vuotta, kuitenkin 18 vuotta jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on perustason ammattipätevyys. Linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle, kuitenkin enintään 16 henkilölle, ja ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

- D-luokka, linja-autot

Ikäraja 21 vuotta, kuitenkin 18 vuotta jos henkilö on suorittanut linja-auton kuljettajan ammatillisen perustutkinnon ja hänellä on perustason ammattipätevyys. Muut kuin D1-luokan linja-autot ja muut ajoneuvot, joissa kuljettajan lisäksi tilaa useammalle kuin kahdeksalle henkilölle, sekä ajoneuvoyhdistelmät, joiden vetoauto kuuluu tähän luokkaan ja joissa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 750 kg.

- E-luokka, ajoneuvoyhdistelmät, jotka eivät kuulu edellä mainittuihin luokkiin.

Ikäraja 18/21 vuotta, 2013 lukien aina 21 vuotta.

- C1/C1E-luokka

C1 ikäraja 18 vuotta. C1E ikäraja 18/21 vuotta. C1-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan kevyitä kuorma-autoja, joiden kokonaismassa on enintään 7 500 kg. C1E-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmiä, joissa vetoauto kuuluu C1-luokkaan ja yhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg sekä perävaunun kokonaismassaa ei ylitä vetoauton omamassaa.

- D1E-luokka

D1E-luokan ajokortti oikeuttaa kuljettamaan ajoneuvoyhdistelmiä, joissa vetoauto kuuluu D1-luokkaan ja yhdistelmän kokonaismassa on enintään 12 000 kg sekä perävaunun kokonaismassaa ei ylitä vetoauton omamassaa.

- PvC

Puolustusvoimissa annettu C-kortti, joka oikeuttaa C-kortin oikeuksien lisäksi kuljettamaan sellaista Puolustusvoimien ajoneuvoyhdistelmää, jonka vetoauto kuuluu C-luokkaan ja jossa hinattavan ajoneuvon kokonaismassa on enintään 3500kg (LVMa667/1993 4§)

A-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös A1-luokan ajoneuvoja, A1-, A- tai B-luokan ajoneuvon ajo-oikeuden haltija saa kuljettaa myös M- ja T-luokan ajoneuvoa.

II-vaihe

Ajokokeen jälkeen saatava B- tai C-luokan ajokortti on ns. lyhytaikainen ajokortti, joka on voimassa kaksi vuotta. Kun lyhytaikainen ajokortti on ollut voimassa 6 kuukautta, voi suorittaa ajokortin II-vaiheen. Toinen vaihe on suoritettava ennen lyhytaikaisen kortin vanhenemista. Annettava koulutus kestää yhden päivän ja sisältää ajon arviointia, rataharjoittelua ja teoriatunteja sekä pimeäajoharjoituksen, ellei sitä ole suoritettu ensimmäisen vaiheen yhteydessä. Koulutukseen ei sisälly tutkintoa, mutta siihen osallistumisesta annetaan todistus, jolla haetaan varsinaista ajokorttia. (LVMa 845/1990 12§)

3. SOTILASKULJETTAJAKOULUTUS PUOLUSTUSVOIMOISSA

3.1. Kuljettajia kouluttavat joukko-osastot ja koulutusmäärät

Puolustusvoimissa annettava Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä kuljettajaopetus annetaan Puolustusvoimien autokouluissa. Ammattipätevyyskoulutus annetaan Puolustusvoimien joukko-osastojen siihen tarkoitukseen perustetuissa koulutuskeskuksissa joko omalla henkilöstöllä tai koulutuskeskuksen valvonnassa kolmannen osapuolen toimesta. Kuljettajakoulutusta ja –opetusta antavat joukko-osastot käskää Pääesikunnan tekninen tarkastusosasto (PE:n asiakirja HF1338/2009, 4-5).

Kuljettajaopetusta antavat joukko-osastot



Kuva 2: Kuljettajaopetusta antavat joukko-osastot (PE:n asiakirja HF1338/2009, liite 1)

Vuosittain puolustusvoimissa on tavoitteena kouluttaa yhteensä noin 3700 kuorma-auton kuljettajaa. Näistä CE-kortin suorittaa 1100 ja C-kortin 2600 henkilöä. Kaikki tulevat saamaan myös ammattipätevyysdirektiivin mukaisen kuljettajan ammattipätevyyskoulutuksen. (PV:n toimintakertomus 2008, 19)

Koulutusuudistuksen on laskettu aiheuttavan palvelusajan pitenemisen 92 vuorokaudella noin 1500 varusmiehelle. Lisäksi C-kortti koulutetaan noin 180:lle telakuorma-auton kuljettajalle, joille ei anneta ammattipätevyyskoulutusta ja joiden palvelusaika on 180 vuorokautta.

1/2009 saapumiserästä ammattipätevyyskoulutuksen sai noin 1300 varusmiestä. Ajokorttiluokka oli kotiutuessa noin 700 henkilöllä C ja CE-luokan ajokortin suoritti noin 600 henkilöä (www.mil.fi/kuljettajakoulutus). Mikäli määrät ovat 2/2009 saapumiserällä vastaavat, tulee vuosittaiseksi määräksi 2600, jakauman ollessa 1400 C-kuljettajaa ja 1200 CE-kuljettajaa. Tämä määrä on noin 1100 henkilöä pienempi kuin Toimintakertomuksessa esitetty tavoite.

3.2. Kuljettajakoulutus ennen vuotta 2009

Aiemmin Puolustusvoimissa kuljettajille annettiin Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä koulutus. Tämä koulutus oli osin yhtenevä autokouluissa annettavan opetuksen kanssa. Koulutusohjelma oli kuitenkin huomattavasti laajempi ja sisälsi enemmän ajoneuvon rakenteeseen liittyvää opetusta sekä Puolustusvoimia koskevia määräyksiä ja vaarallisten aineiden kuljetusta koskevia kokonaisuuksia. Sen sijaan oppilaiden katsottiin osaavan liikennesäännöt jo siviiliajokorttinsa perusteella, jonka vuoksi niiden opettaminen oli lähinnä kertauksenomaista. Opetuksessa edellytettävät vähimmäismäärät määriteltiin Puolustusministeriön päätöksessä Puolustusvoimien ajokorteista annetun asetuksen soveltamisesta. Käytännön opetusmäärät olivat kuitenkin suuremmat, koska ne käskettiin Pääesikunnan laatimassa pysyväisasiakirjassa. Opetusta valvoivat johtavat ajoneuvon tarkastajat PETEKN-TARKOS:n ohjauksessa. (PETEKN-TARKOS:n PAK 04:04, HB2728/22.12.2004)

Puolustusvoimissa suoritettu ajokortti oli siirrettävissä siviiliin puolustusvoimista annettavan tutkintotodistuksen perusteella (PLMp1.11.1993/911). Ajokorttiluokat olivat suoraan rinnasteisia, eli Puolustusvoimien C-kortilla sai vastaavan siviiliajokortin, vaikka Puolustusvoimien C-kortti oikeutti myös ajoneuvoyhdistelmän kuljettamiseen tietyin rajoituksin (4500kg perävaunu tai hinattava laite). Vastaavasti Puolustusvoimien CE-kortilla sai siviilissä CE-luokan ajokortin. Tutkintotodistuksen saamisen edellytyksenä oli kuljettajakurssin suorittamisen ja hyväksytyn Puolustusvoimien kuljettajantutkinnon suorittamisen lisäksi riittävä ajokokemuksen kartuttaminen varusmiespalveluksen aikana. Myös ennen varusmiespalvelusta hankittu kokemus kuorma-auton kuljettajana luettiin hyväksi arvioitaessa ajokokemuksen riittävyyttä tutkintotodistuksen myöntämiseksi. (PETEKN-TARKOS:n PAK 04:04, HB2728/22.12.2004)

Edelleen tutkintotodistuksen myöntämisedellytyksiin kuului henkilön pitäminen soveltuvana kuljettajaksi. Tämän ehdon soveltamisesta ei tosin ollut tarkempaa ohjeistusta. Yleisesti kuljettajaksi soveltuvuus voitaneen katsoa tulleen selvitettyksi henkilöä valittaessa sotilaskuljettajakurssille.

4. KULJETTAJAKOULUTUKSEN UUDISTUS 2009

4.1. Uudistukseen johtaneet syyt

Kuorma-auton kuljettajia koskevat uudet EU-direktiivin perustuvat lait tulivat voimaan vuonna 2009. Muutoksen seurauksena palvelukseen astuvilla varusmiehillä on enää B-luokan ajokortti muutamia poikkeuksia lukuun ottamatta. Aiemmin sotilaskuljettajat voitiin valita lähes yksinomaan jo C-kortin valmiiksi omaavista henkilöistä. Tämä oli yksi syy kuljettajakoulutuksen uudistamiseen saapumiserästä 1/2009 alkaen. Toteutuksessa huomioitiin ajo-oikeuksiin ja ammattipätevyyteen liittyvien säädösten vaikutukset. Siten kuljettajakoulutus saatiin palvelemaan paremmin sekä Puolustusvoimien omia että kuljetus- ja logistiikkaelinkeiden tarpeita. (PV:n toimintakertomus 2008, 19)

Kuorma-auton ajokortti, joka on myönnetty 10.9.2009 jälkeen, ei enää oikeuta ammattimaiseen ajoon. Kuorma-auton kuljettajilta vaaditaan jatkossa ajokortin lisäksi perustason ammattipätevyyskoulutus. Lisäksi vuodesta 2013 alkaen velvoittaa ajokorttidirektiivi (2006/126/EY) muuttamaan kansallisen lainsäädännön yhtenäiseksi muiden Euroopan Unionin jäsenmaiden kanssa. Tämä tarkoittaa C- ja E-luokan ajokorttien ikärajan nostoa 21 vuoteen, vaikka henkilöllä olisi suoritettuna myös ammattipätevyyskoulutuksen (LVM mietintö 2009, 34).

Vanhamuotoinen kuljettajakoulutus ei ollut enää toteuttamiskelpoinen varusmieskuljettajien palvelusmotivaation ja yhteiskunnan odotusten kannalta. Ammattipätevyyskoulutuksen liittäminen osaksi sotilaskuljettajakoulutusta on saanut erittäin voimakasta tukea myös logistiikka-alan liitoilta kuten Suomen Kuljetus ja logistiikka SKAL Ry:ltä sekä Autoliikenteen työnantajaliitto ALT:Ry:ltä. Heidän näkemyksensä mukaan varusmiespalveluksessa kuljettajakoulutuksen saaneet nuoret ovat olleet keskimääräistä motivoituneempia työhönsä elinkeinoelämässä ja heillä on ollut erinomaiset perusvalmiudet alalle ja siinä kehittymiseen. (SKAL:n ja ALT:n kirje Pääesikunnalle 21.5.2007)

4.2. Sokka-hanke

Puolustusvoimien ja Opetusministeriön tukema Sokka-hanke (Sotilaskuljettajasta kuljetusalan ammattilaiseksi) tähtäsi kuljettajakoulutuksen ja – opetuksen uusien toimintamallien luomiseen. Hankkeen tarkoituksena oli yhtäältä kehittää kumppanuustoimintaa Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksessa sekä toisaalta uudistaa sotilaskuljettajien koulutusohjelmaa. Koulutusohjelman tulisi sisältää mahdollisimman paljon koulutusta, jonka varusmies palveluksen jälkeen voisi hyödyntää kuljetusalan ammatillisen tutkinnon suorittamisessa. Hankkeen vaatimuksena oli koulutuksen sovittaminen vastaamaan ajokorttidirektiivin mukaista lainsäädäntöä ja kuljettajan ammattipätevyystutkintoa. Hankkeessa oli Puolustusvoimien lisäksi mukana kuusi ammatillista koulutuskeskusta: Huittisten ammatillinen aikuiskoulutuskeskus, Jyväskylän Aikuisopisto, Jalasjärven AKK, TTS-koulutus Vantaalta, Lapin ammattiopisto sekä Kouvolan Ammatillinen Aikuiskoulutuskeskus. (Auto- ja kuljetusala-lehti, 14/2007, 11)

Suomessa noin puolet raskaan liikenteen kuljettajista on ilman ammatillista koulutusta. Koulutusvaje ja lisääntynyt kuljettajatarve, joka Autoliikenteen Työnantajaliiton ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka Ry:n arvioiden mukaan tulee olemaan jopa 3000 henkilöä vuodessa, lisäsi hankkeen yhteiskunnallista merkityksellisyyttä. Vuonna 2007 tavaraliikenteen palveluksessa oli noin 78 000 kuljettajaa. (Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto Ry, Lausunto Pääesikunnalle, 23.5.2007)

Hanketta voidaan pitää käynnistyksenä sotilaskuljettajakoulutuksen hyödyntämiselle osana kuljettajan ammattitutkintoa. Sokka-hanke ehdotti uudeksi kuljettajakoulutusmalliksi sotilaskuljettaja- ja ammatillisen koulutuksen yhdistämistä kumppanuusmallilla, joka mahdollistaa sekä sotilaallisen osaamisen että kuljetuselinkeinoelämän tarvitseman osaamisen kehittämisen kustannustehokkaalla tavalla. (Räinä, 2007)

4.3. Uudistuksen toteuttaminen

Pääesikunnan logistiikkaosaston johtama työryhmä teki vuosina 2005–2006 selvityksen Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen kokonaisjärjestelyistä. Tämän selvityksen ja Sokka-hankkeesta saatujen kokemusten perusteella laadittiin Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksen uudistuksen toteuttamissuunnitelma, joka esiteltiin pääesikunnan päällikölle 27.6.2007 (PE:n ak AD17281/2007). Keskeisimmät asiat muutoksessa olivat C-kuljettajien palvelusajan nosto 362 vuorokauteen ja perustason ammattipätevyyskoulutuksen antaminen ajokorttikoulutuksen lisäksi. Tämän esittelyn pohjalta käynnistettiin uudistukseen liittyvä pilotointi, joka toteutettiin vuonna 2008. Pilotoinnissa kokeiltiin koulutuksen järjestämistä kolmella eri mallilla. Kar-

jalan prikaatissa koulutus toteutettiin osin itse ja osin ulkopuolisen palvelunhankinnan avulla. Kainuun Prikaatissa koulutus ostettiin kokonaan palveluhankintana. Ilmavoimissa puolestaan ajokorttiopetus sekä osa ammattipätevyyskoulutuksesta tapahtuivat keskitetysti Tikkakoskella yhdessä palveluntuottajan kanssa. Ammattipätevyyskoulutus suoritettiin loppuun joukko-osastoissa eri palveluntuottajien toimesta.

Puolustusvoimien omien ajo-opettajien resurssit eivät riittäneet tuottamaan huomattavasti laajenevaa koulutusta. Ajo-opettajan tehtäviä ei myöskään luokiteltu sellaisiksi ydintoiminnoiksi, jotta heidän koulutusmäärää olisi ryhdytty voimakkaasti kasvattamaan. Sen vuoksi Puolustusvoimat päätti hankkia osan sekä ajo-opetuksesta että ammattipätevyyskoulutuksesta kaupallisilta palveluntarjoajilta.

Palveluhankinnan toteutti Maavoimien Materiaalilaitoksen Esikunta, joka kilpailutti hankinnan ja solmi valtakunnallisen puitesopimuksen valittujen toimittajien kanssa. Joukko-osastot tekivät puolestaan toimintatapasopimuksen oman toimittajansa kanssa.

4.4. Sotilaskuljettajien rekrytointi erikoisjoukkohaun kautta

Sotilaskuljettajien kouluttamisen onnistumisessa on luonnollisesti oleellista riittävän laadukaan ja motivoituneen varusmiesaineksen saaminen. Joukko-osastoissa sotilaskuljettajakursin oppilaat esivalitaan ennen palvelukseen astumista. Valinta perustuu esivalintatietoihin ja henkilön omaan halukkuuteen. Tämän menettelyn heikkoutena on yksilön kannalta epävarmuus. Koulutettava ei saa varmuutta sotilaskuljettajakoulutukseen pääsemisestä ennen palveluksen alkamista. Puolustusvoimien kannalta heikkoutena on valintojen tekeminen suhteellisen vähäisillä tiedoilla. Väestörekisterissä olevien perustietojen lisäksi tarkistetaan hakijoiden rikostiedot. Näiden ohella käytettävissä on ainoastaan henkilön itsensä ilmoittama halukkuus sekä koulutustiedot.

Valintamenettelyn parantamiseksi ja määrältään sekä laadultaan riittävän aineksen rekrytoimiseksi Ilmavoimat teki keväällä 2010 Pääesikunnalle esityksen käyttää sotilaskuljettajien rekrytoinnissa erikoisjoukkohakua. Ilmavoimat perusteli menettelyä seuraavien etujen saavuttamisella (ILMAV:n AK CF7688/2009)

:

1. Voidaan tuottaa lentotukikohdan tarvitsemat kuljetuspalvelut turvallisesti ja oikea-aikaisesti
2. Saadaan koulutussuhdelaskelman mukainen kuljettajamäärä sijoitettavaksi reserviin

3. Koulutus kohdistuu alalle koulutettuihin tai alalle aikoviin
4. Laivuepalvelukseen valinta voidaan suorittaa aiemmin jolloin laivueessa tapahtuva kokonaiskoulutusaika saadaan lyhennettyä seitsemästä viikosta noin viiteen viikkoon.

Esitys käsiteltiin Pääesikunnassa ja siihen suhtauduttiin myönteisesti. Perusteluina luvan myöntämiselle oli Ilmavoimien saapumiserien pienestä määrästä johtuva rekrytointipohjan rajallisuus. Erikoisjoukkohaun kautta saadaan Ilmavoimien kuljettajiksi hakeutumaan nuoria, jotka eivät muuten olisi menossa palvelukseen Ilmavoimiin. Saavutettuina hyötyinä nähtiin kuljettajiksi koulutettavien motivoituneisuus, koulutuksen kohdistuminen kuljetus- ja logistiikka-alalla oleviin tai sinne aikoviin sekä toiminnan tehokkuuden ja turvallisuuden parantuminen. Ilmavoimien sotilaskuljettajakoulutuksen katsottiin omaavan merkittävästi muista puolustushaaroista poikkeavia erityispiirteitä ja lisävaatimuksia, jonka vuoksi koulutettavien valintaan on kiinnitettävä erityistä huomiota. (PE:n AK AF18374/2009)

Kokeilu toteutetaan vuosina 2011–2012 palvelukseen astuvissa saapumiserissä. Erikoisjoukkohaku toteutetaan Ilmavoimien Esikunnan johtamana. Tämän haun kautta palvelukseen tulevat varusmiehet sisältyvät Ilmavoimien varusmieskiintiöön, eli varusmiesvahvuus ei rekrytointikokeilun johdosta kasva. Toteutettava koulutus, vaikka sisältääkin Ilmavoimien erityispiirteiden mukaisia aiheita, on keskeisimmältä sisällöltään yhtenevä muiden puolustushaarojen kanssa. (PE:n AK AF18374/2009)

Saatujen kokemusten perusteella Pääesikunta päättää jatkaanko kokeilua tai tehdäänkö siitä pysyvä käytäntö. Tällöin tulee mietittäväksi myös käytännön mahdollinen laajentaminen. Varmasti olisi saavutettavissa tiettyjä etuja, mikäli kaikki Puolustusvoimien tarvitsemat kuljettajat valittaisiin yhden hakumenettelyn kautta. Koulutukseen pystyttäisiin valitsemaan nimenomaan kuljetus- ja logistiikka-alalle koulutettuja tai sille aikovia. Koulutettavat olisivat varmasti motivoituneita ja varusmiehelle varmistuisi jo ennen palvelusta pääseekö hän kuljettajakoulutukseen vai ei. Erikoisjoukkohaun käyttäminen nostaisi varmasti osaltaan sotilaskuljettajakoulutuksen statusta. Samoin myös maa- ja merivoimissa koulutettavien kuljettajien määrät saataisiin vastaamaan kulloistakin normaaliolojen sekä joukkotuotannon tarpeita.

4.5.Koulutuksen järjestelyt Panssariprikaatissa

Puolustusvoimissa annettava Puolustusvoimien ajokorttiin tähtäävä kuljettajaopetus annetaan Puolustusvoimien autokouluissa. Ammattipätevyyskoulutus annetaan Puolustusvoimien joukko-osastojen siihen tarkoitukseen perustetuissa koulutuskeskuksissa joko omalla henkilöstöllä tai koulutuskeskuksen valvonnassa kolmannen osapuolen toimesta. Ajokorttikoulutuksen sisältö perustuu asetukseen Puolustusvoimien ajokorteista (667/1993) ja sen viimeisimpiin muutoksiin (115/2009). Ammattipätevyyskoulutus puolestaan perustuu Ajoneuvohallintokeskuksen eli nykyisen Trafin (Liikenteen turvallisuusvirasto) hyväksymään ammattipätevyyden koulutusohjelmaan. Tämän koulutusohjelman kooste on esitetty liitteenä.(AKE:n asiakas 303/17.6.2008)

Koulutuksen tarkemmat järjestelyt ja opetuksen sisältö on käsketty Pääesikunnan laatimissa normeissa PVHSM KULJETUS 001 – PETEKNTARKOS Puolustusvoimien ajoneuvojen ajo-oikeudet (PE:n asiakirja HF1338/2009) sekä PHSM KULJETUS 004 – PETEKNTARKOS Kuljettajaopetuksen ja – koulutuksen aiheet ja sisältö (PE:n asiakirja HF1667/2009). Nämä ohjeistukset on uusittu vastaamaan nykyisiä määräyksiä vuoden 2009 lopulla.

Oppimateriaalin laatimiseksi on perustettu oppimateriaalityöryhmä, joka kokoontuu useamman kerran vuodessa. Oppituntipakettien laatimisvastuut on jyvitetty joukko-osastoittain. Opetusmateriaali kerätään Puolustusvoimien Koulutusportaaliin, mistä se on niin Puolustusvoimien kuin kumppaninkin käytössä. Työtilan ylläpidosta vastaa Reima Kontkanen Pohjois-Karjalan Prikaatista ja Arto Purkunen Hämeen Rykmentistä. (www.milnet.fi, kurssi: Liikenneopettajien jatkokoulutus)

Panssariprikaatissa koulutus on toteutettu Puolustusvoimien ajoneuvokalustolla. Pääosan teoria- ja ajo-opetuksesta antaa Savon Kuljettajakoulutus. Kyseisen yrityksen kanssa on solmittu valtakunnalliseen puitesopimukseen pohjautuva toimintatapasopimus. Sopimuksessa määritellään mitkä oppitunnit ja harjoitukset annetaan Puolustusvoimien henkilöstön toimesta ja mitkä kokonaisuudet kuuluvat kumppanille. Kumppanuus on osa Puolustusvoimien toiminnan tehostamisen toimenpiteistä (PV:n toimintakertomus 2008, 12–13). Koulutuksen osittainen ulkoistaminen tulee vapauttamaan sotilashenkilöstöä muihin tehtäviin. Ulkopuolisen yrityksen käyttäminen koulutuksessa vaatii kuitenkin toimivan seuranta- ja kehittämisjärjestelmän sekä tarkat sopimukset vastuiden rajapinnoista. Tämän käytännön luomisella onkin ollut merkittävä osa uusimuotoisen kuljettajakoulutuksen käynnistämisessä.

Kumppanille suurimmiksi haasteiksi ovat muodostuneet koulutettavien suuret määrät. Siviiliyritykset eivät ole tottuneet niin massamaiseen koulutukseen kuin puolustusvoimissa annetaan. Apukouluttajien eli ryhmänjohtajien ohjeistaminen on vaatinut opettelua. Samoin pienillä koulutusmäärillä ei ole muodostunut merkittäväksi aika mikä kuluu kaluston, ajoneuvojen ja koulutuspaikkojen varaamiseen. Suurten joukkojen käytännön ohjeistaminen ja liikuttelu sekä koulutuksen organisoinnin vaativuus on tullut kumppanille osin yllätyksenä. (Keskinen 12.3.2010)

Toinen ongelma on ollut työnjohdolliset tekijät. Kumppanin on sisäisesti sovittava kuka vastaa ajovuoroista sekä henkilön koulutuksen oikeasta rytmittämisestä tutkintoaikataulun mukaisesti. Näiden toimintojen osalta on myös oleellista sopia vastuurajaukset Puolustusvoimien ja kumppanin välillä. Toiminta on kehittynyt kun kumppani on määrännyt opettajistaan vastuuhenkilöt niin peruutus-, ajo- kuin teoriaopetuksen osalta. Nyt kumppani koordinoi, että nämä eri koulutushaarat etenevät järkevässä tahdissa ja ovat synkronissa eri osa-alueiden tutkintojen kanssa. (Keskinen 12.3.2010)

4.6. Panssariprikaatin näkemykset ja kokemukset uusimuotoisesta sotilaskuljettajakoulutuksesta

Panssariprikaatissa on pitkällä tähtäimellä arvioitu kuljettajien koulutustarpeeksi saapumiserittäin 10 C1-kuljettajaa (sotilassairasauton kuljettajat), 90 C-kuljettajaa ja 30 E-kuljettajaa. Täten vuositasolla koulutetaan sotilaskuljettajakursseilla yhteensä 260 kuljettajaa. Muutamalle kuljettajalle, jotka sisältyvät edellisiin lukuihin, koulutetaan myös linja-autokortti. (PSPR:n toimintatapasopimus 4600000399/2009/PSPR)

Koulutettujen kuljettajien määrä on seurattavissa kuljetusalan tietojärjestelmästä, KULTI:sta. Kaikki kurssit ja tutkinnot taltioidaan tähän järjestelmään. Puolustusvoimien ajokortit myös tulostetaan tämän järjestelmän kautta. Tässä esitetyt määrät perustuvat tästä järjestelmästä otettuihin raportteihin. Raportit on tuottanut Juha Nyberg Ilmavoimien esikunnasta 30.3.2010.

Panssariprikaatissa toteuma (suoritetut kortit) oli vuonna 2009 seuraava: C1-kortin suoritti 11 oppilasta, C-kortin 187, CE-kortin 61 ja D-kortin 5 oppilasta. Määrät vastaavat C1-kuljettajia lukuun ottamatta tavoitevahvuuksia. Jos lukua verrataan vuoteen 2008, olivat koulutuskaumat C- ja E-kortillisten osalta päinvastaiset. Uudistuksen seurauksena E-koulutettavien tarve on pienentynyt noin kolmasosaan entisestä.

Kustannusten vertailu uuden ja vanhan järjestelmän välillä on vaikeaa. Koulutuksen muuttuminen omasta tuotannosta suurelta osin ostopalveluksi on rakenteeltaan täysin erilainen. Lähinnä on järkevää tarkastella mitä palveluhankinta on tullut maksamaan oppilasta kohden. Koulutuksen hinta koostuu ajo-opetuksesta ja teoriaopetuksesta. Jos teoriaopetuksen ryhmäkoon oletuksena pidetään 30 henkilöä, saadaan oppilasta kohden totuudenmukaiset hinta-arviot. C-kortin ja perustason ammattipätevyys kouluttaminen (nopeutettuna) maksaa 1400 euroa. Vastaavasti E-kuljettajan kouluttaminen tulee maksamaan noin 3500 euroa, eli yli kaksinkertaisen määrän. E-kuljettajat suorittavat ensin C-kortin ja perustason ammattipätevyys koulutetaan ilman nopeutusta. Näissä kustannuksissa ei ole huomioitu varusmiesten lakisääteisiä kustannuksia, ajoneuvokaluston ja polttoaineiden kustannuksia eikä opetustiloista syntyviä kustannuksia. Edellä esitetyn perusteella korostuu tarvelaskennan tärkeys mietittäessä koulutettavien kuljettajien korttiluokkia. Puolustusvoimien kannalta ei ole tarkoituksenmukaista kouluttaa E-kuljettajia enempää kuin joukkotuotanto ja varuskunnallisten toimintojen toteuttaminen vaatii. (PSPR:n toimintatapasopimus 4600000399/2009/PSPR)

5. PANSSARIPRIKAATIN 2/2009 SOTILASKULJETTAJA-KURSSILAISTEN KOKEMUKSET JA KÄSITYKSET

5.1. Kyselytutkimus oppilaille koulutuksesta ja sen hyödynnettävyydestä

Kyselytutkimuksen tarkoituksena on selvittää Panssariprikaatin saapumiserä 1/2009 sotilaskuljettajakurssille osallistuvien varusmiesten näkemyksiä ja mielipiteitä uusimuotoisesta sotilaskuljettajakoulutuksesta. Erityisesti haluttiin löytää vastaus kysymyksiin, miten hyödyllisenä kurssin oppilaat koulutuksen kokevat ja näkevätkö he saamansa koulutuksen kautta kuljettajan ammatin todennäköisenä vaihtoehtona varusmiespalveluksensa jälkeen.

Kyselyyn osallistuva joukko on ensimmäinen uuden koulutuskokonaisuuden saava ryhmä ja saattaa olla, että joiltakin osiltaan koulutus ei ole vielä rutinoitunutta ja se vaikuttaa tutkimustuloksiin. Tutkittava joukko on suhteellisen suuri (n. 150 miestä) ja otanta on lähes 50 % koulutettavasta joukosta. (Aaltola & Valli, 2001, 100-105)

Mikäli tarkastellaan otosta valtakunnallisesti, se on toki vain noin 2 % koulutettavista. Tutkimuksen keskittyessä Panssariprikaatiin, ei tämä kuitenkaan laske kyselyn luotettavuutta. Otanta on tehty satunnaisesti ja siinä on mukana kaikkien ryhmien edustajia. Tällaisina ryhmänä pidetään olemassa olevan korttiluokan, sotilasarvon, koulutustaustan ja asuinkunnan mukaan muodostuvia joukkoja. Taustatekijät on huomioitu kyselyn taustakysymyksissä ja vastauksia tarkastellaan myös niiden vaikuttavuuden suhteen. (Punch, 2005, 40–44)

Vuonna 2006 on toteutettu kysely sotilaskuljettajille, tosin huomattavasti suppeampana. Kyselymateriaalin mukaan kysely olisi uusittu vuoden 2009 aikana, mutta tämä materiaali ei tutkimuksen tekohetkellä ollut käytettävissä. (Pääesikunta, Logistiikkaosasto, Sotilaskuljettajille suunnattu kysely 2006)

5.2. Menetelmät ja kysymyssarja

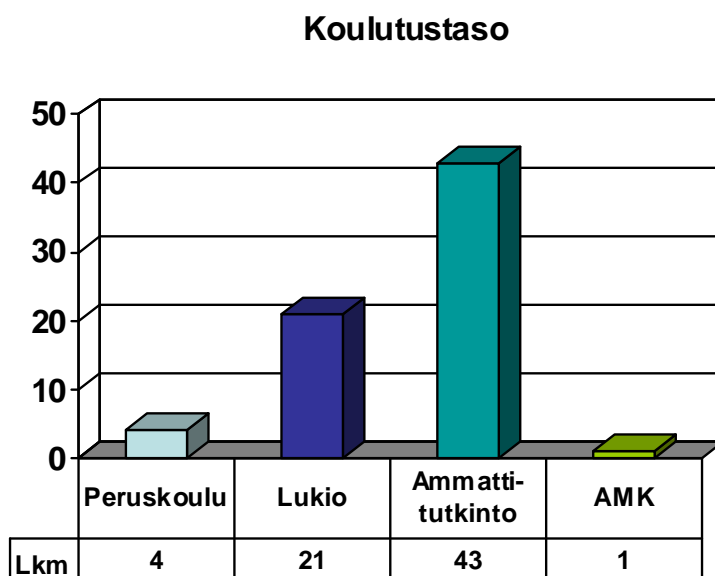
Strukturoituna suoritettu kysely sisälsi yhteensä 44 kysymystä, joista 12 oli taustakysymyksiä ja 32 varsinaisia kysymyksiä. Täydellinen kysymyssarja on tutkimuksen liitteenä. Kysely ei sisältänyt kontrollikysymyksiä. Sen sijaan tiettyjen kysymysten perusteella muodostettiin summamuuttujia joilla voidaan mitata muun muassa tutkittavan henkilön motivoituneisuutta sekä koulutuksen vaikuttavuutta.

Kysely toteutettiin 15.10.2009 Panssariprikaatin Autokomppaniassa. Varusmiehillä oli tällöin takana noin kolmen kuukauden palvelus. Vastaaminen tapahtui nimettömänä yleisvastauslomakkeelle. Nimettömyys pienensi mahdollisuutta, että vastaajat pelkäisivät vastustensa vaikuttavan arviointeihinsa. Kysely oli viikko-ohjelmaan merkittyä palvelusta ja tapahtui normaalin palvelusajan puitteissa. Täten pyrittiin saamaan vastaaminen mahdollisimman todennukaiseksi luomalla tilanne joka ei rajoittanut varusmiesten vapaa-aikaa eikä toisaalta myöskään tarjonnut mitään ylimääräistä hyötyä. Kysymykset esitettiin näyttöesityksenä yksi kysymys kerrallaan ja vastaajilla oli mahdollisuus kysyä tarkennuksia kysymyksiin. Jokaiselle annettiin aikaa vastata kaikkiin kysymyksiin. Kyselyn yhteydessä kerättiin myös henkilökohmainen suostumus mahdolliseen jatkotutkimukseen erilliselle lomakkeelle. Kysely toteutettiin kahdessa erässä ja sen kesto vastausohjeineen oli noin yksi tunti.

5.3. Taustatiedot ja niiden analysointi

Kyselyn tulokset on analysoitu yleisesti sekä tutkien vastaajien taustatietojen korrelointia vastauksiin. Tärkeimmät kysymykset esitetään diagrammeina ja taulukoina. Muihin viitataan tekstissä tarvittavassa laajuudessa.

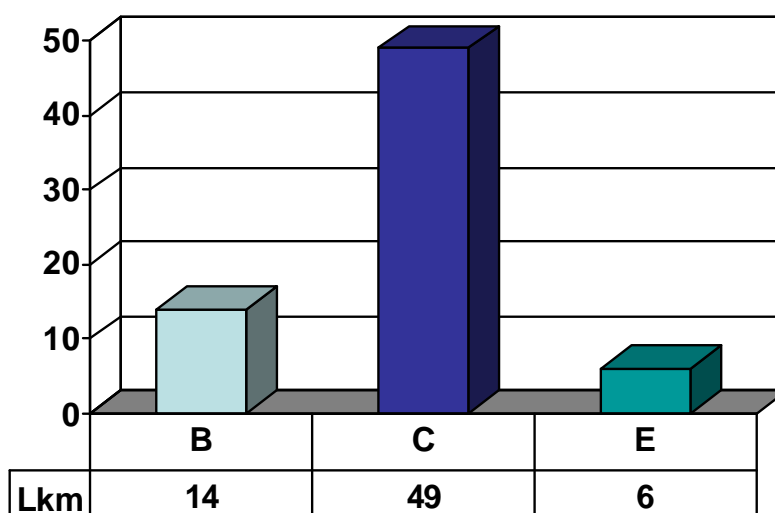
Kyselyyn vastasi kaikkiaan 69 henkilöä. Vastaajien ikäjakauma oli hyvin pieni. Kaikki vastaajat olivat 18–20 vuotiaita, lukuun ottamatta yhtä yli 24 vuotiasta ja kahta 22 vuotiasta.



Kuva 3: Vastaajien koulutustaso

Kuvan 3 mukaisesti voidaan todeta, että noin 94 prosentilla vastaajista oli toisen asteen koulutus käytynä. Logistiikka-alan ammattitutkinto oli sen sijaan suoritettuna vain viidellä vastaajalla. Edellisten lisäksi kuljettajan ammattipätevyys oli entuudestaan vain yhdellä vastaajista. Lähes kaikilla (97 %) oli jonkinlaista työkokemusta ja 78 prosentilla kokemusta oli vähintään puoli vuotta. Sen sijaan kuljetusalalta työkokemusta oli kurssilaisilla huomattavan vähän. Ainoastaan 11 vastaajalla eli noin 16 prosentilla oli yli puolen vuoden kokemus kuljetusalalta. Yleisen käsityksen mukaan osuuden olisi odottanut olevan huomattavasti suurempi.

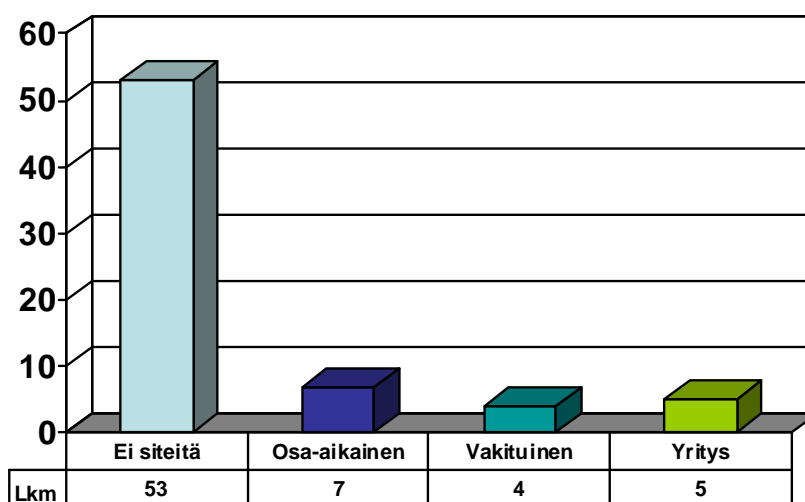
Ajokortti ennen kurssia



Kuva 4: Ajokorttiluokka ennen sotilaskuljettajakurssin suorittamista

Ennen kurssia C-tai CE-luokan ajokortin oli hankkinut 55 henkilöä eli 80 % koulutettavista. Tähän suhteeseen on tulossa merkittävä muutos. Vaikka vielä vuonna 2009 suoritettiin huomattava määrä C-kortteja, tulee se jatkossa aiemmin käsitellyn lakimuutoksen takia laskemaan. Itse asiassa vuonna 2009 C-luokan kortteja ajettiin ennätysellisen paljon juuri tulevien muutosten takia.

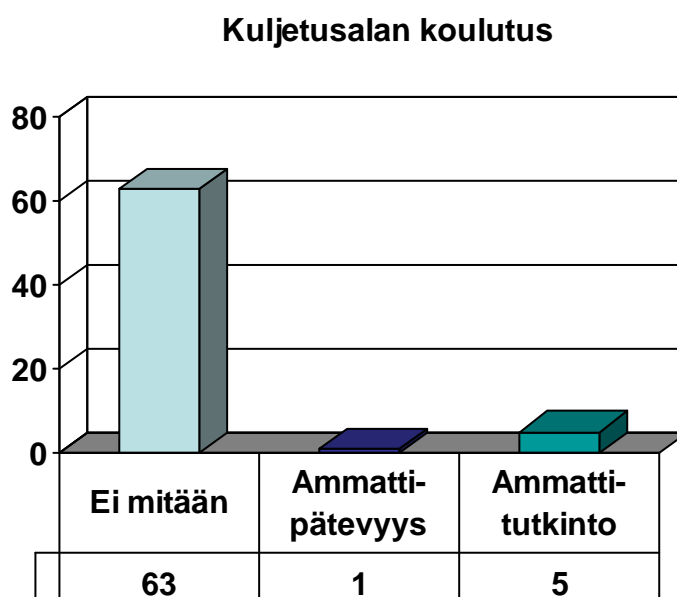
Sidokset kuljetusalaan



Kuva 5: Sidokset kuljetusalaan

Kurssilaisista huomattavan harvoilla oli siteitä kuljetusalaan perhepiirissä. Yhteensä 16 prosentilla oppilaista joku perheenjäsenistä työskenteli joko vakituisesti tai osa-aikaisesti kuljetusalan palveluksessa. Kuljetusyrittäjien perheistä oli viisi kurssilaista. Näistä neljä näki to-

dennäköisenä mahdollisuuden jatkaa perheyritystä ja viideskin aikoi jatkossa osallistua yrityksen liiketoimintaan.



Kuva 6: Kurssilaisten saama kuljetusalan koulutus ennen palvelukseenastumista

Kuten kuviosta voidaan todeta, ei kurssilaisilla pääsääntöisesti ole aiempaa kuljetusalan koulutusta. Ammattitutkintoon kuuluu myös ammattipätevyys. Toisaalta koulutus olisikin osin päällekkäistä, mikäli kurssilaisilla olisi ammattipätevyys jo suoritettuna. Mikäli koulutus kuitenkin valtakunnallisesti on noin 9 prosentilla jo kurssille tullessa, on paikallaan miettiä olisiko heille syytä kehittää kevennetty tai muuten sisällöltään räätälöity kurssi. Tämä edellyttäisi kuitenkin valtakunnallista, puolustushaarat ylittävää yhteistyötä. Tätä haastetta ja siihen vastaamista erikoisjoukkohaulla pohditaan johtopäätöksissä.

5.4. Summamuuttajat ja niistä luodut mittarit

Aineiston perusteella muodostettiin kolme summamuuttujaa, joiden perusteella voidaan luoda numeerinen arvo mitattaville asioille. Tällainen arvo on oivallinen apuväline, kun halutaan vertailla helposti konkretisoituvalla tavalla esimerkiksi oppilaiden motivaatiota. Erityisesti kyseiset summamuuttajat voisivat olla jatkossa hyödyllisiä kehitettäessä sotilaskuljettajakoulutuksen palautejärjestelmää. Oikeiden muuttujien kautta pystyttäisiin mittaamaan eroja niin joukko-osastojen kuin saapumiserienkin välillä. Kaikkien summamuuttujien laskennassa on hyödynnetty Jotos-ohjelman summamuuttuja-toimintoa.

Ensimmäinen summamuuttuja on motivaatio. Sen arvo pohjautuu kysymyksiin 15, 16 ja 33. Vastaukset pisteytetään ja niistä lasketaan vertailuluku. Tällä muuttujalla pyritään kartoittamaan varusmiehen oma innokkuus ja asenne koulutusta kohtaan. Kysymykset mittaavat miten aktiivisesti henkilö on hakeutunut kurssille ja kuinka oppilas suhtautuu kurssilla opiskeluun. Vertailulukuun vaikuttaa myös olisiko hän osallistunut ammattipätevyyskoulutukseen osana sotilaskuljettajakurssia, vaikka se olisi ollut vapaaehtoista. Summamuuttujan arvo ja siten myös motivaatioluku on siis jotain 0 ja 4 väliltä. Luku yksin ei kerro paljoa, vaan vasta vertailu tekee luvun käytöstä mielenkiintoisen. Taustamuuttujien kautta voidaankin tutkia, miten tietyt tekijät vaikuttavat motivaatioon.

Vastaavalla tavalla on muodostettu toinen summamuuttuja - hyödynnettävyys. Tällä mitataan kurssilaisten näkemystä, miten hyvin he tullevat hyödyntämään saamaansa koulutusta varusmiespalveluksen jälkeen. Hyödynnettävyyden luvun pohjaksi valittiin kysymykset 21, 26 ja 27. Näissä kysyttiin aikooko henkilö kuljetusalalle töihin ja kuinka hän kokee kilpailukykinsä työmarkkinoilla parantuneen kurssin seurauksena.

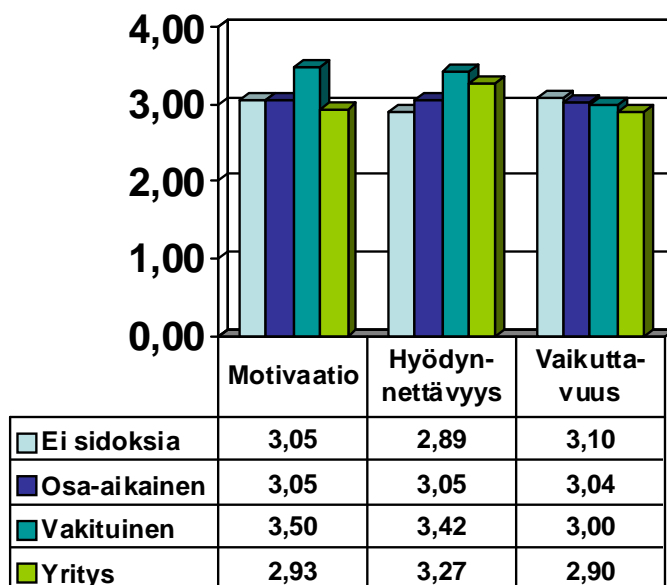
Kolmas summamuuttuja on vaikuttavuus. Tällä muuttujalla mitataan kurssin ja sillä annettun koulutuksen ja opetuksen vaikutusta henkilön asenteisiin. Kysymykset joista vaikuttavuusluku muodostettiin ovat 28, 32, 38 ja 39. Nämä kysymykset selvittivät henkilön halua suosittelaa koulutusta tuttavilleen, halukkuutta hakeutua kuljetusalalle sekä kokivatko kurssilaiset itsensä etuoikeutetuiksi saadessaan koulutuksena osana varusmiespalvelusta.

Koko kurssin osalta summamuuttujien arvot olivat seuraavat:

- Motivaatio 3,07
- Hyödynnettävyys 2,97
- Vaikuttavuus 3,08

Alla olevissa kuvissa on vertailtu näitä lukuja taustatietojen perusteella. Aineisto ja ohjelmisto mahdollistavat vertailun minkä tahansa tiedon kautta. Tähän yhteyteen on valittu muutama mielenkiintoisimmista vaikuttimista. Tällaisina voidaan pitää ainakin perheen sidoksia kuljetusalaan sekä johtajakoulutukseen osallistumista. Myös asuinkunnan koon vaikutusta on tarkasteltu.

Mittarit



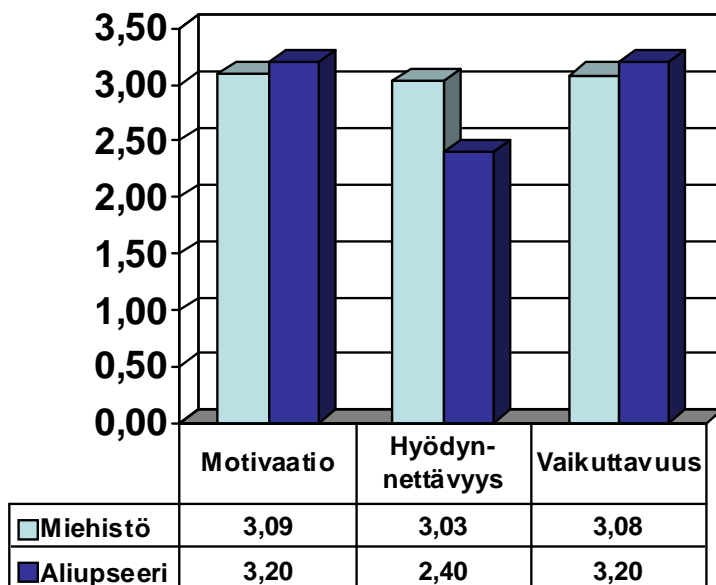
Kuva 7: Kuljetusalaan liittyvien sidosten vaikutus summamuuttujiin

Tuloksista on pääteltävissä, että perheen siteillä kuljetusalaan on selkeä vaikutus mittareihin. Kuviossa on tarkasteltu ryhmiä joilla ei ole lainkaan siteitä, perheitä joissa on osa-aikaisesti kuljetusalalla työskentelevä, perheitä joissa joku työskentelee vakituisesti kuljetusalalla sekä talouksia joilla on oma kuljetusalan yritys.

Koulutuksen hyödynnettävyys koetaan sitä paremmaksi, mitä enemmän perhe on tekemisissä kuljetusalan kanssa. Hämmästyttävää on, että yrittäjäperheistä olevat kokevat hyödynnettävyyden hieman alhaisempana. Aineiston tarkastelun pohjalta ilmiölle löytyi kuitenkin selitys. Osalla tähän ryhmään kuuluvista koulutus oli käytynä jo ennen varusmiespalvelusta, joten sen uudelleen käyminen ei luonnollisestikaan tuonut enää suurta lisäarvoa. Toinen tekijä saattaa olla kotona saadut opit. Eläminen kuljetusyrittäjän perheessä ja työskentely yrityksessä on luonut ammatillista osaamista ja teoreettista opiskelua ei koeta järkeväksi ja lisäarvoa tuottavaksi. Motivaatio-luku antoi samansuuntaisen tuloksen ja tässäkin yrittäjätaustaisten alhainen luku selittyy juuri jo aiemmin saadulla pätevyydellä. Vaikuttavuuteen ei tällä taustamuuttujalla näyttäisi olevan juurikaan vaikutusta, joskin se käyttäytyy muihin mittareihin verrattuna käänteisesti. Arvo pienenee hieman, mitä enemmän siteitä kuljetusalaan on. Ero on kuitenkin niin pieni, että siitä ei ole luotettavaa tehdä johtopäätöksiä.

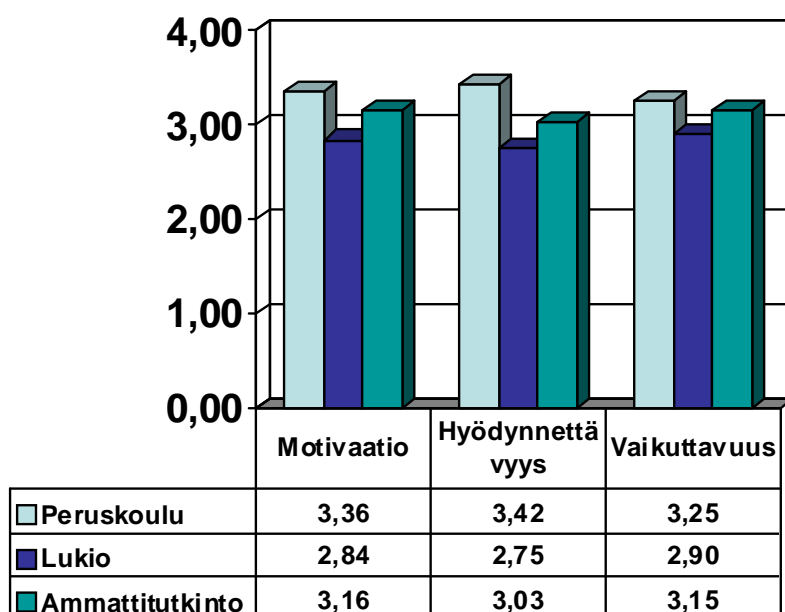
Yleisesti ottaen erot luvissa ovat suhteellisen pieniä. Tähän vaikuttanee koko kurssin korkea motivaatiotaso ja henkilöiden omaehtoinen hakeutuminen kyseiseen koulutukseen. Silti voi-

daan päätelmänä todeta, että koulutukseen suhtaudutaan vakavammin ja se todennäköisemmin hyödynnetään myös siviilissä, mikäli oppilaalla on jo ennestään siteitä kuljetus- ja logistiikka-alaan.



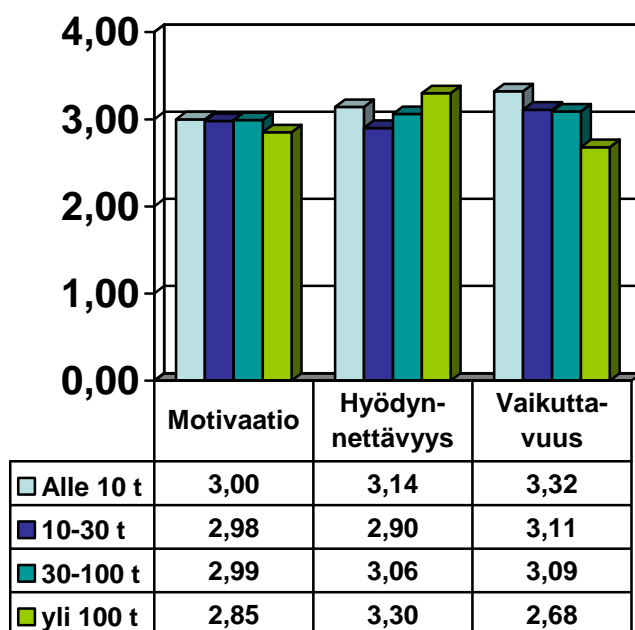
Kuva 8: Henkilöstöryhmän vaikutus summamuuttujiin

Kyselyyn osallistuneiden joukossa oli miehistöä ja aliupseerioppilaita. Kuten aiemmin on selvitetty, ei Panssariprikaatissa pysty suorittamaan sekä johtajakoulutusta, että E-luokan ajokorttia. Tämän vaikutus kyselyn tuloksiin jäänee kuitenkin melko vähäiseksi, sillä kurssilaisista kokonaisuudessaankin vain noin 20 prosenttia suorittaa C-luokkaa korkeamman ajokortin. Johtajien opiskelumotivaatio oli hieman korkeampi kuin miehistön. Sen sijaan hyödynnettävyys oli johtajilla selkeästi pienempi. Tämä johtuu puhtaasti johtajien koulutuksellisesta taustasta ja opiskeluorientoitumisesta. Johtajakoulutukseen hakeutuu ja valikoituu henkilöitä jotka ovat opiskeluissaan pidemmällä tai heillä on pyrkimys kouluttautua korkeammalle. Tällöin luonnollisesti ammattipätevyydelle ei nähdä niin selkeää käyttöä, kuin henkilöllä jolle se on tosiasiallisesti mahdollinen tulevaisuuden ammatti. Vaikuttavuusarvo on johtajilla korkealla. Aliupseerioppilaat siis kokevat koulutuksen hyvänä ja tavoittelemisen arvoisena, vaikka he eivät sitä itse mahdollisesti pystykään täysimääräisesti hyödyntämään.



Kuva 9: Koulutuksen vaikutus summamuuttujiin

Pelkän peruskoulun käyneet kokevat sotilaskuljettajakurssin parhaiten hyödynnettävänä ja ovat motivoituneimpia kurssilaisia. Tämä on luonnollista, sillä heillä ei ole ennestään ammatteja kuten ammattitutkinnon suorittaneilla. Lukiolaisten alhaisemmat luvut selittyvät pyrkimyksellä kouluttautua pidemmälle. Lukiolaisten lukuja voidaan perustella samoin kuin aliupseerioppilaiden kohdalla. Aliupseerioppilaiden joukossa ei itse asiassa ollut yhtään pelkän peruskoulun käynyttä. Ammattikorkeakoulun käyneitä ei otettu mukaan vertailuun, sillä heitä oli tutkittavassa vain yksi ja tulos ei siten olisi ollut luotettava.



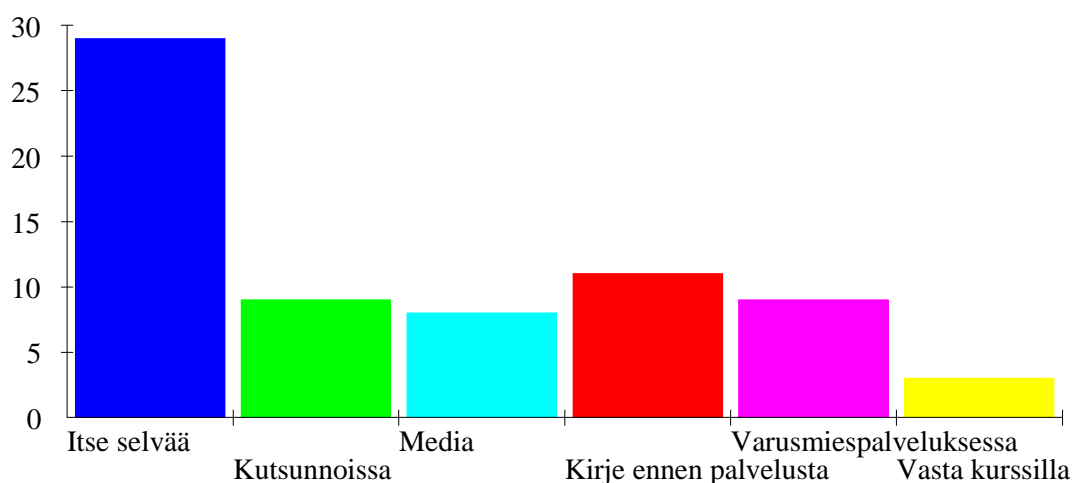
Kuva 10: Asuinkunnan koon vaikutus summamuuttujiin

Asuinkunnan koon kautta tarkastelu on mukana lähinnä vertailun pohjaksi. Kuten saattaa arvatakin on sen vaikutus suhteellisen pieni. Merkityksellisimmät tausta tekijät olivat koulutus ja siteet kuljetusalaan. Nämä kriteerit täyttävät henkilöt omaavat tietyt asenteet ja motivaation asuinpaikasta riippumatta. Tämän vuoksi rohkeiden johtopäätösten tekeminen tämän taulukon perusteella ei ole perusteltua. Motivaation osalta eroja ei juuri ole havaittavissa. Ainoastaan suurissa kaupungeissa asuvilla näyttäisi motivaatio olevan hieman matalampi. Hyödynnettävyys ei ole riippuvainen asuinkunnan koosta. Vaikuttavuudessa on havaittavissa selkeää kasvua mentäessä pienemmille paikkakunnille. Pienemmissä kunnissa asuvat kokevat siis koulutuksen parempana ja suositeltavampana kuin suurten kaupunkien asukkaat.

5.5. Varsinaiset kysymykset ja niiden analysointi

Kyselyn keskeisin anti tuodaan julki ensisijaisesti summamuuttujien kautta. Muutamien kysymysten lähempi tarkastelu yksittäisinä on kuitenkin perusteltua. Nämä kysymykset kertovat kurssilaisten suhtautumisesta koulutukseen ja auttavat opetuksen kehittämisessä ja arvioinnissa.

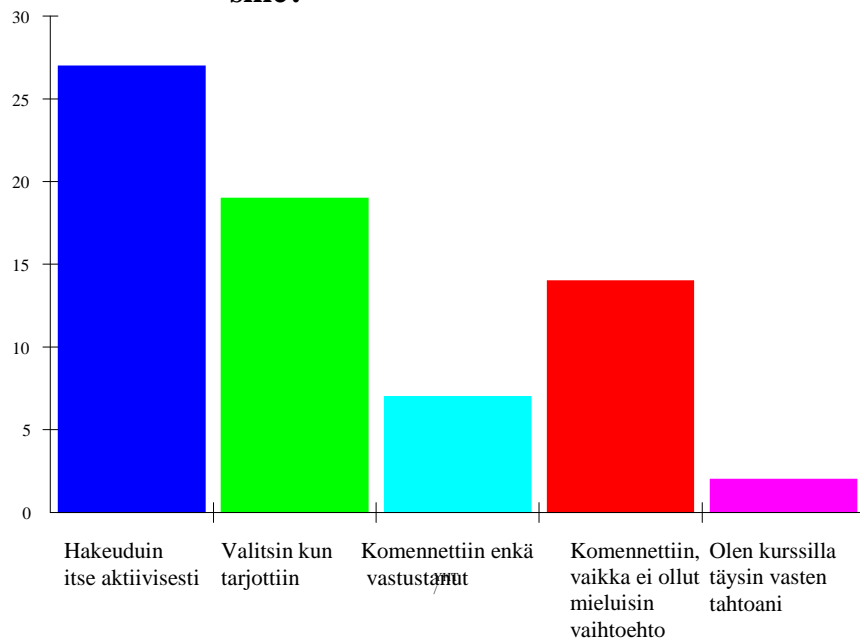
12. Mistä sait tietoa koulutuksesta



Kuva 11: Mistä sait ensimmäisen kerran tietoa sotilaskuljettajakoulutuksesta?

Sotilaskuljettajakurssista on osallistujilla ollut tietoa varsin kattavasti jo ennen palvelukseen astumista. Kurssilaisista 83 prosenttia olivat tietoisia koulutuksesta. Oppilaista 42 prosenttia vastasi ottaneensa kurssista itse selvää, mikä on varsin merkittävä määrä ja positiivinen tieto. Tämä kertoo mielenkiinnosta koulutusta kohtaan ja oppilaiden aktiivisesta asenteesta. Koulutettavien selvittäessä itse kurssiin liittyviä asioita, voidaan heidän otaksua olevan halukkaita kurssille ja siten heidän palvelusmotivaationsa olevan hyvä. Muuten tiedonsaanti on jakautunut melko tasaisesti. Kehitettävää asiassa kuitenkin on, sillä 16 prosenttia sai tiedon vasta kohtiin lähetetystä kirjeestä. Tavoitteena tulee olla, että tieto tavoittaa varusmiespalvelukseen tulevan viimeistään kutsunnoissa.

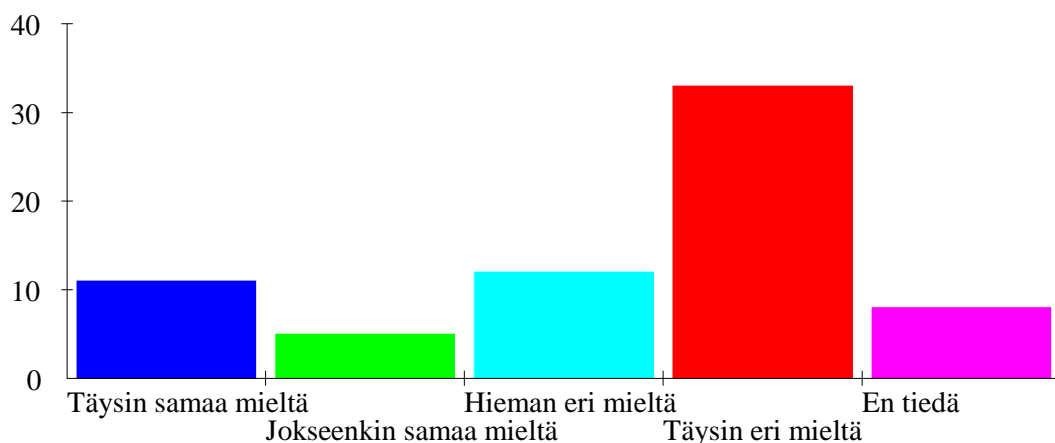
15. Miten valikoiduit kurssille?



Kuva 12: Miten kurssille valikoiduttiin.

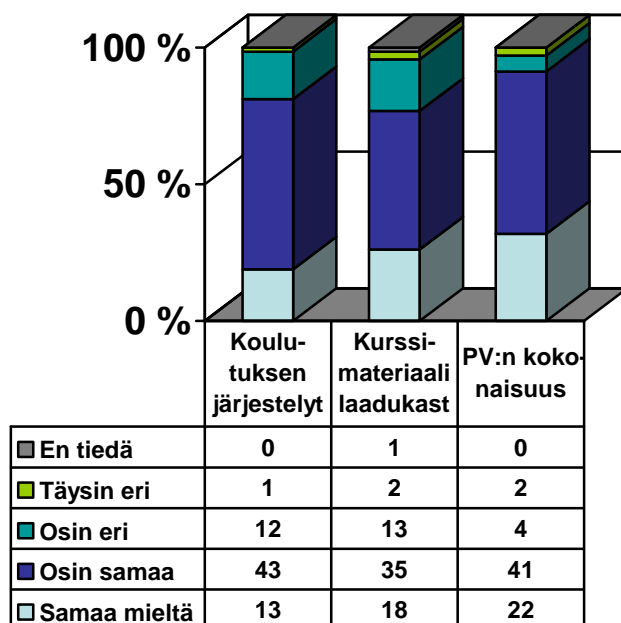
Kurssilaisten voidaan huomata olevan kurssilla enimmäkseen oman halukkuutensa perusteella. Vastanneista 73 prosenttia oli hakeutunut kurssille itse tai ei kokenut kurssille komentamista negatiivisena. Tämä kertoo mielenkiinnosta koulutusta kohtaan ja oppilaiden aktiivisesta asenteesta. Koulutettavien hakeutuessa itse kurssille, voidaan heidän otaksua olevan halukkaita ja siten heidän opiskelumotivaationsa tullee olemaan korkea. Kurssille komennetuista 20 prosenttia ei pitänyt sotilaskuljettajakurssia mieluisimpana vaihtoehtona, mutta kokivat kurssillaolon mielekkäänä. Vain kaksi henkilöä eli noin kolme prosenttia oli kurssilla vastentahotoisesti. Valinnoilla, koulutuksen houkuttelevuudella sekä markkinoinnilla tämä luku olisi saatavissa myös nolleen.

29. Olisin hankkinut ammattipätevyyden joka tapauksessa, vaikka se ei olisi ollut mahdollista varusmiespalveluksessa



Kuva 13: Olisin hankkinut ammattipätevyyden joka tapauksessa, vaikka se ei olisi ollut mahdollista varusmiespalveluksessa

Kun tarkastellaan sotilaskuljettajakoulutuksen yhteiskunnallista vaikuttavuutta, nousee keskeiseksi kysymykseksi onko alalle saatu rekrytoitua uusia henkilöitä. Tässä valossa tarkasteltuna kysely antaa rohkaisevia tuloksia. Kurssilaisista lähes puolet (48 %) ilmoittaa, ettei olisi hankkinut kuljettajan ammattipätevyyttä, ellei se olisi ollut mahdollista osana varusmiespalvelusta. Vain 16 prosenttia oppilaista olisi varmuudella hankkinut ammattipätevyyden siviilissä. Johtopäätöksenä voidaan tässä tavoitteessa saavutetun haluttu tulos. Sotilaskuljettajakurssin kautta on saatu ammattikuljettajalta vaadittava pätevyys sellaisille oppilaille, jotka eivät muuten olisi koulutusohjelmaan hakeutuneet. Kun summamuuttujien kautta vielä tarkastellaan kurssilaisten näkemyksiä koulutuksen hyödyntämisestä, huomataan trendin olevan tavoitteiden mukainen. Sotilaskuljettajakoulutus tullaan hyödyntämään myös elinkeinoelämässä.



Kuva 14: Kokemukset kurssista

Kurssilaisten voidaan todeta olleen tyytyväisiä kurssin ulkoisiin puitteisiin. Yli 80 oli ainakin osin samaa mieltä, että kurssin järjestelyt olivat toimivat. Myös kurssimateriaalia pidettiin laadukkaana. Tähän on varmasti vaikuttanut edellisessä luvussa käsitelty joukko-osastojen välinen yhteistyö oppimateriaalin laatimiseksi.

Puolustusvoimien uusimuotoinen sotilaskuljettajakoulutusjärjestelmä sai kurssilaisilta varauksettoman kannatuksen. Peräti 94 prosenttia vastaajista oli ainakin osittain samaa mieltä, että Puolustusvoimat on onnistunut kuljettajakoulutuksessa. Kurssilaiset olivat yksimielisiä siviili-en käytöstä opettajina. Väitteen: ”On hyvä, että osa kouluttajista on siviilejä”, täysin samaa mieltä oli 78 prosenttia ja kukaan ei ollut täysin eri mieltä. Kyselyn perusteella kurssilaiset pitivät koulutusta siitä huolimatta hieman liian sotilaallisena. Liian haastavana kurssia piti vain kaksi vastaajaa. Vapaa-aikaa opiskeluun ei kurssilaisten näkemyksen mukaan joutunut liiallisesti käyttämään.

Pääosa vastaajista koki, että kurssi antaa hyvin valmiuksia toimia sotilaskuljettajana. Myös kuljetusyrityksessä toimimista varten katsottiin saatavan valmiuksia, mutta ei siinä määrin kuin sotilaallisiin tarkoituksiin. Ammattipätevyyskoulutuksen katsottiin palvelevan hyvin sotilaallisiakin tarpeita.

6. JOHTOPÄÄTÖKSET

Uudistuksen myötä varusmiehille annettava ajo-opetus on kasvanut merkittävästi. C-luokkaan koulutettava henkilö saa yksilöllistä ajo-opetusta 15 tuntia entisen 2,5 tunnin sijaan. Kun päälle lasketaan vielä ammattipätevyyskoulutukseen liittyvä kymmenen tunnin ajo-opetus, ajaa koulutettava yhteensä 25 tuntia eli kymmenkertaisen määrän entiseen nähden. Vastaavasti E-kuljettajaksi koulutettavien ajo-opetus oli vanhalla järjestelmällä 5 tuntia ja uusimuotoisessa koulutuksessa 30 tuntia ajokorttikoulutuksen yhteydessä sekä 20 tuntia ammattipätevyysajojen yhteydessä. Tästä johtuen E-koulutettavien henkilökohtaisen ajo-opetuksen määrä on kasvanut kymmenkertaiseksi 50 tuntiin. Toki vanhoilla koulutusmäärävaatimuksilla oppilaita jouduttiin ajattamaan minimimääriä enemmän ajotutkinnon läpäisemiseksi. Ajojen määrän merkittävä kasvu ei kuitenkaan voi olla merkityksetöntä ammattitaidon ja liikenneturvallisuuden kannalta. Merkittävä panostus nimenomaan henkilökohtaiseen ajo-opetukseen antaa sotilaskuljettajalle huomattavasti aiempaa paremmat valmiudet itsenäisten ajotehtävien suorittamiseen. Nykyisillä ajomäärillä kuljettajalle muodostuu jo alustava ajorutiini, mikä ei varmasti 2,5 – 5 tunnin opetuksen perusteella ollut mahdollista, ellei henkilö ollut toiminut kuljettajana ennen varusmiespalvelusta. Vaikka henkilökohtainen ajo-opetus on kallein osa kuljettajakoulutuksesta, on se myös merkittävin keino vaikuttaa oppilaan ammattitaidon ja asenteiden kehittymiseen. Resurssien kohdentaminen tähän tulee varmasti maksamaan itsensä takaisin parantuneena liikenneturvallisuutena niin varusmiespalveluksen aikana kuin sen jälkeenkin.

Koulutuksen laadunvarmistaminen tulee olemaan yksi tulevaisuuden haasteista. Kumppanuus on pääasiallisesti lähtenyt hyvin käyntiin palveluntuottajien kanssa. Puite- ja toimintatapasuorituksissa on määriteltä, miten koulutus toteutetaan ja miten sen toteutumista valvotaan. Vaikka kokemukset tähän mennessä ovatkin hyviä, ei pelkkien sopimusten varaan pidä tuudittautua. Laadunvalvonta on oltava jatkuvaa ja siihen on panostettava. Ulkopuolisella toimittajalla voi olla taloudellisia intressejä toteuttaa koulutus toisin kuin Puolustusvoimien kannalta olisi optimaalisinta. Kouvolan ammatillinen aikuiskoulutuskeskus esitti LaatuSokkahankkeen käynnistämistä, joka olisi tähdännyt toimintatapojen kehittämiseen ja koulutuspalvelujen yhdenmukaistamiseen. Pääesikunta ei kuitenkaan nähnyt tällaista yhteistyötä mahdollisena, koska kaikki palveluntuottajat eivät olisi olleet mukana hankkeessa ja toimittajat joutuisivat eriarvoiseen asemaan. Laadunvalvonta ja kehitystyö ovatkin juuri tästä syystä tehtävä Puolustusvoimien koordinoimana ja Puolustusvoimien tarpeista lähtevänä. Yhteistyön ja –ymmärryksen merkitystä ei silti voi korostaa liikaa.

Parhaan mahdollisen opiskelija-aineksen saamiseksi on rekrytoinnin oltava toimivaa. Kyselyn mukaan lähes puolet kurssilaisista on hankkinut itse tietoa kurssista. Oma aktiivisuus on merkki koulutuksen kiinnostavuudesta, mutta tiedottamisen on silti oltava aktiivista. Kampanjointia tulee jatkaa mediassa, mutta ennen kaikkea sotilaskuljettajakoulutuksesta on jatkossa korostetummin kerrottava kutsuntojen yhteydessä. Tällöin koulutuksesta saadaan kertomaan varmasti asiantunteva esitelmöitsijä ja toisaalta asevelvolliselle jää riittävästi aikaa tämän vaihtoehdon harkitsemiseen.

Ilmavoimien käynnistämä kokeilu hakuprosessista erikoisjoukkohaun kautta on mielenkiintoinen. Siitä saatavia kokemuksia voidaan varmasti hyödyntää myös muissa puolustushaaroissa. Mikäli kokemukset ovat rohkaisevia, voitaneen kokeilun laajentamista harkita. Mikäli kaikki sotilaskuljettajat rekrytoitaisiin erikoisjoukkohaun kautta, saataisiin jokainen varuskunta samanarvoiseen asemaan. Valtakunnallinen hakuprosessi mahdollistaisi juuri oikean määrän kohdentamisen jokaiseen joukko-osastoon. Myös hakijan palveluspaikkatoiveet voitaisiin huomioida haun yhteydessä. Tällä menettelyllä vältettäisiin ainakin tilanteet, joissa yhdessä joukko-osastossa joudutaan sotilaskuljettajakurssille ottamaan oppilaita vasten heidän tahtoaan ja toisessa joukossa ei puolestaan kaikille halukkaille ole tarjota paikkaa kuljettajakurssilla. Valtakunnallinen haku mahdollistaisi palvelukseenastuvan joukon tarkemman tutkiskelun. Valinnassa voitaisiin suosia II-vaiheen suorittaneita kuljettajia, jolloin Puolustusvoimat säästäisi tähän koulutukseen kuluvan rahan. Nykyisellään sotilaskuljettajakurssille komennetulle kustannetaan II-vaiheen koulutus Puolustusvoimien varoin, mikäli kyseinen koulutus henkilöltä puuttuu.

Osa kuljettajakurssilla tarvittavista toiminnoista voitaisiin tehdä etupainoisesti jo ennen kurssin alkua. Tällaisesta hyvänä esimerkkinä on lääkärintarkastusten tekeminen siten, että kurssia ja ajokorttia varten tarvittavat lääkärintodistukset olisivat kurssilaisilla jo palvelukseen astuttaessa. Todistusten lyhyt, kuuden kuukauden voimassaolo tosin hieman hankaloittaa näiden hankkimista etukäteen. Todistus saattaa vanheta palvelukseenastumisajankohdan muuttumisen tai vastaavan syyn vuoksi. Terveystilassa ei yleensä tapahdu kuitenkaan niin merkittäviä muutoksia ettei todistuksen perusteella voitaisi olla varmoja henkilön olevan terveystilaltaan kelvollinen sotilaskuljettajaksi.

Toinen merkittävä hyöty on tulevien oppilaiden taustatietojen kartoittaminen. Kun henkilöiden koulutustausta erityisesti logistiikka-alalta on tiedossa, voidaan se hyödyntää koulutusryhmien suunnittelussa. Ryhmien lähtötaso voidaan määrittää oppilaiden taustatietojen perusteella. Aikaisemmin saatu koulutus voidaan näin tunnistaa ja tunnustaa, jolloin aiempien opintojen hyödyntäminen mahdollistaa kurssin räätälöinnin tälle joukolle. Ainakin nykytilassa ammattipätevyyden omaavia henkilöitä vaikuttaisi olevan melko vähän, noin 9 prosenttia. Valtakunnallisesti määrä on kuitenkin sellainen, että keskittämällä kyseiset henkilöt samoihin joukko-osastoihin olisi kurssin räätälöiminen heille mahdollista. Hakuprosessia pohdittaessa tulisi miettiä myös johtajavalintoja. Pystyttäisiinkö erikoisjoukkohaun avulla valitsemaan koulutettavista valmiiksi moottorialiupseereiksi koulutettavat? Tällöin kurssien suunnittelu ja johtajakoulutuksen nivominen yhteen kuljettajakoulutuksen kanssa olisi nykyistä helpompaa. Hakumenettelyn kehittäminen on erittäin mielenkiintoinen jatkotutkimuksen aihe. Tavoitetilassa sotilaskuljettajakurssilla ei tule olla yhtään oppilasta vastentahtoisesti.

Kyselytutkimus antaa positiivisen kuvan koulutuksen onnistumisesta. Kurssille valikoitunut aines vastaa asetettuja vaatimuksia ja on osoittautunut motivoituneeksi. Sotilaskuljettajat haluavat koulutukseen ja haluavat myös selvitä siitä. Useat näkevät kurssissa osia, joita voi hyödyntää kotiutumisen jälkeen. Haasteena on kuitenkin koulutuksen kilpailukyvyn säilyttäminen. Selkeästi kehitettävää löytyykin juuri seurannasta ja sen perusteella tehtävästä kehittämisestä. Tässä kyselyssä käytetty kysely voisi olla pohja säännölliselle palautteen keräämiselle. Kysymyksiä pitää tosin kehittää edelleen siten, että ne vastaavat asioihin joita halutaan mitata. Tällaisen linjauksen tulisi tulla riittävän korkealta tasolta, jotta se otettaisiin valtakunnallisesti käyttöön. Oikea paikka toiminnan käynnistämiseksi voisi olla Pääesikunnan koulutusosasto. Summamuuttujien kautta luotujen mitta-arvojen käyttö havainnollistaa tulosten esittämistä ja niiden avulla voidaan tehdä nopeita vertailuita eri ryhmien välillä. Näiden käytössä pitää kuitenkin muistaa niiden teoreettisuus eikä selväsanaista suoraa palautetta saa unohtaa kehittämisen välineenä.

Kehittämistyön ja jatkotutkimuksen keskeisimpiä kohteita ovat:

1. sotilaskuljettajakoulutuksen seuranta-, mittaus- ja palautejärjestelmän luominen,
2. koulutusmäärien vastaavuus joukkotuotantoon,
3. valintaprosessi (mahdollinen erikoisjoukkohaku) sekä
4. järjestelmän kustannustehokkuuden tarkastelu (ostopalvelut vs. oma tuotanto).

Kuljettajakoulutus on tutkimuskohteena erittäin mielenkiintoinen ja samalla se on päänavaus koulutukselliseen yhteistyöhön muun yhteiskunnan koulutusjärjestelmän kanssa. Lähitulevaisuudessa logistiikka-ala tulee olemaan muutenkin voimakkaasti julkisen keskustelun kohteena lukuisien muutosten ja laakiuudistusten vuoksi. Tässä keskustelussa Puolustusvoimilla tulee olemaan merkittävä rooli Suomen ehkä merkittävimpana kuljettajien kouluttajana.

LÄHTEET

JULKAISEMATTOMAT LÄHTEET

Puolustusvoimien asiakirjat:

Pääesikunta, Logistiikkaosasto, Kuljettajakoulutuksen pilotointityöryhmä. Kuljettajakoulutuksen ja –opetuksen pilotoinnin loppuraportti 2008, AF6496, 4.6.2009

PETEKNTARKOS:n PAK 04:04, HB2728/22.12.2004

PE:n asiakirja AD17281/27.6.2007 PUOLUSTUSVOIMIEN KULJETTAJAKOULUTUKSEN KOKONAISJÄRJESTELYT

Panssariprikaatin toimintatapasopimus 4600000399/PSPR 2009, kopio tutkijan hallussa

PE:n asiakirja HF1338/11.11.2009, PVHSM KULJETUS 001 – PETEKNTARKOS Puolustusvoimien ajoneuvojen ajo-oikeudet

PE:n asiakirja HF1667/30.12.2009 PHSM KULJETUS 004 – PETEKNTARKOS Kuljettajaopetuksen ja –koulutuksen aiheet ja sisältö

PE:n asiakirja AF18374/24.9.2009 PÄÄTÖS ILMAVOIMIEN ESIKUNNAN ESITYKSEEN ILMAVOIMIEN SOTILASKULJETTAJIEN VALINNASTA ERIKOISJOUKKOHAUN KAUTTA

ILMAV:n asiakirja CF7688/28.5.2009 ILMAVOIMIEN SOTILASKULJETTAJIEN VALINTA ERIKOISJOUKKOHAUN KAUTTA

Muut asiakirjat:

Liikenne- ja viestintäministeriön mietintö: III ajokorttidirektiivin täytäntöönpano, 14.4.2009

Räinä Mikko, Sokka-hankkeen loppuraportti, 2007, raportti tutkijan hallussa

AKE:n päätös koulutusohjelman hyväksymisestä kuorma- ja linja-auton kuljettajien ammatti-pätevyys koulutukseen, 303/3.2.19/2008, 17.6.2008, Ajoneuvohallintokeskus

Opinnäytteet ja tutkimukset:

Juntunen Jouni, Autere Vesa, Juntunen Mari ja Saarinen Timo, 2009. Sotilaskuljettajakoulu-tus ja liike-elämän kuljettajapula, kyselytutkimukset varusmiehille ja kuljetusyrittäjille. Tut-kimusraportti, Oulun Yliopisto, tammikuu 2009

Pääesikunta, Logistiikkaosasto, Sotilaskuljettajille suunnattu kysely 2006, tulostettu 23.8.2008, materiaali tutkijan hallussa

Haastattelut:

Mauri Etelämäki, everstiluutnantti, huollon opettaja, MPKK, keskustelu 22.10.2009

Petteri Keskinen, yliluutnantti, autokoulun ja koulutuskeskuksen johtaja, PSPR, 12.3.2010

Muut:

Pääesikunta, Logistiikkaosasto, Puolustusvoimien kuljettajakoulutusuudistuksen esittelykal-vot, 30.5.2008, materiaali tutkijan hallussa

SKAL:n ja ALT:n kirje Pääesikunnalle 21.5.2007, kopio tutkijan hallussa

Ammatillisten aikuiskoulutuskeskusten liitto Ry, Lausunto Pääesikunnalle, 23.5.2007, kopio tutkijan hallussa

Juha Nyberg, ILMAVE, Kulti-järjestelmästä tuotettu raportti suoritettujen ajokorttien määräs-tä, ajettu 30.3.2010, raportti tutkijan hallussa

JULKAISTUT LÄHTEET

Kirjallisuus:

Aaltola, J. & Vaali, R. 2001. Ikkunoita tutkimusmetodeihin I. Chydenius-Instituutin julkaisuja 2/2001. Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy

Punch, K.F. 2003 (reprinted 2005). Survey research. The Basics. Great Britain: Athenaeum Press Ltd

Hirsjärvi Sirkka, Remes Pirkko, Sajavaara Paula, 1997, Tutki ja Kirjoita, Jyväskylä: Gummerus Kirjapaino Oy, 2005

Artikkelit:

Vartia, A, Armeijalta apua kuskipulaan, Kauppalehti Vip 16.4.2007, s. 8-9

Eskelinen, Ulla, Puolustusvoimien kuljettajakoulutuksesta suoraan ammattiin, Kuljetusyrittäjä 1/2009, s. 10-11, Painotalo Auranen Oy, Forssa 2009

Moisio, Pasi, Koulutus on kuljetusalan megatrendi, Kuljetusyrittäjä 1/2008, s. 5, Painotalo Auranen Oy, Forssa 2008

Laurila, A-L. 2009. Aamulehden 19.10.2009 artikkeli: Ekholm ehti ajaa kuormurikortin vanhalla mallilla, uudet oppilaat katosivat autokouluista. Tampere: Kustannus Oy Aamulehti

Lait ja säädökset:

Suomen säädöskokoelma: Laki kuorma ja linja-autokuljettajien ammattipätevyydestä 16.3.2007/273

Suomen säädöskokoelma: Asetus kuorma- ja linja-autonkuljettajien ammattipätevyydestä 640/2007

EU:n säädöskokoelma: Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/59/EY, 10.9.2003

EU:n säädöskokoelma: Ajokorttidirektiivi 2006/126/EY, 30.12.2006

Tieliikennelaki, lakikokoelma 2007, Helsinki: Edita Prima Oy 2007

Internet-lähteet:

Puolustusvoimien koulutusportaali, Liikenneopettajien jatkokoulutuksen työtila,

https://www.milnet.fi/gene/kopo/index_popup.asp?id=4624&course=4624, viitattu 12.4.2010

Puolustusvoimien kuljettajakoulutus sivusto:

http://tietokannat.mil.fi/kuljettajakoulutus/news.php?action=show_article&article_id=29&page_id=2&language=fi_FI, viitattu 12.4.2010

Muut julkaisut:

Pääesikunta, Viestintäosasto. 2009. Puolustusvoimat, Toimintakertomus 2008. Helsinki: Edita Prima Oy

LIITTEET

1. Kysymyssarja Panssariprikaatin sotilaskuljettajakurssilaisille
2. Suostumus jatkotutkimukseen
3. Uusimuotoinen sotilaskuljettajakurssin opetussuunnitelma

**SOTILASKULJETTAJAKOULUTUKSEN UUDISTUKSEN TOTEUTUMINEN
PANSSARIPRIKAATISSA - KYSYMYSSARJA VARUSMIEHILLE**

1. Ikä

- A. 18-19
- B. 20
- C. 21
- D. 22
- E. 23
- F. 24 tai yli

2. Saapumiserä

- A. 1/2009
- B. 2/2009
- C. 1/2010
- D. 2/2010

3. Koulutustaso

- A. Peruskoulu
- B. Lukio
- C. Ammatillinen oppilaitos
- D. Ammattikorkeakoulu
- E. Korkeakoulu tai yliopisto
- F. Tieteellinen jatkokoulutus

4. Kuljetusalan koulutus

- A. Ei mitään
- B. Ammattipätevyyskoulutus
- C. Ammattitutkinto
- D. Ammattikorkeakoulututkinto
- E. Muu tutkintoon johtanut kuljetusalan koulutus

5. Työkokemus yleensä

- A. Ei mitään
- B. Alle 6 kk
- C. 6-12 kk
- D. 1-2 vuotta
- E. 2-3 vuotta
- F. Yli 3 vuotta

6. Kuljetusalan työkokemus

- A. Ei mitään
- B. Alle 6 kk
- C. 6-12 kk
- D. 1-2 vuotta
- E. 2-3 vuotta
- F. Yli 3 vuotta

7. Asuinkunnan koko

- A. Alle 10 000 asukasta
- B. 10 000-30 000 asukasta
- C. 30 001-100 000 asukasta
- D. yli 100 000 asukasta

8. Asuinpaikan tyyppi

- A. Kaupungin keskusta
- B. Esikaupunkialue tai kaupunkilähiö
- C. Kuntakeskus tai muu taajama
- D. Maaseudun haja-asutusalue

9. Ajokorttiluokka ennen varusmiespalvelusta

- A. B
- B. BE
- C. C
- D. E
- E. D
- F. BECEDE

10. Sidokset kuljetusalaan

- A. Perheelläni ei ole mitään sidoksia kuljetusalaan
- B. Joku perheenjäsenistäni työskentelee satunnaisesti kuljetusalalla
- C. Perheessäni on kuljetusalalla työskentelevä
- D. Perheessäni on kuljetusalan yrittäjä

11. Osallistuminen perheyrittäjien toimintaan

- A. Perheessäni ei ole kuljetusalan yrittäjää
- B. En ole osallistunut, enkä aio osallistua
- C. En ole osallistunut, mutta aion osallistua
- D. Olen osallistunut, mutta en aio jatkossa osallistua
- E. Olen osallistunut ja aion jatkossakin osallistua
- F. Näen todennäköisenä, että yritys siirtyy tulevaisuudessa vastuulleni

12. Mistä sait ensimmäisen kerran tiedon sotilaskuljettaja-koulutuksesta

- A. Olin itse ottanut selvää
- B. Kutsunnoissa
- C. Medialta (sanomalehdet, internet, televisio)
- D. Ennen varusmiespalvelusta kotiin lähetetystä kirjeestä
- E. Kuulin ensimmäistä kertaa varusmiespalveluksessa koulutusvalinnoista kerrotaessa
- F. Tullessani kurssille

13. Astuin palvelukseen

- A. Autokomppaniaan
- B. Muuhun Parolan Pataljoonan yksikköön
- C. Jääkäriylikoulukenttiin
- D. Helsingin Ilmatorjuntapatteristoon
- E. Hämeen Panssaripataljoonaan
- F. Muuhun joukko-osastoon, kuin Panssariprikaatiin

14. Henkilöstöryhmä

- A. Kuulun miehistöön
- B. Olen varusmiesjohtaja tai valittu kyseiseen koulutukseen

15. Miten valikoiduit kurssille

- A. Hakeuduin itse aktiivisesti
- B. Olin halukas menemään kurssille, kun vaihtoehtoa tarjottiin
- C. Minut komennettiin kurssille ja menin sinne mielelläni
- D. Minut komennettiin kurssille, mutta mieluummin olisin mennyt muuhun koulutukseen
- E. Olen kurssilla täysin vasten tahtoani

16. Miten suhtaudut opiskeluun kurssilla?

- A. Pyrin aktiivisesti ottamaan kaiken hyödyn opetuksesta
- B. Opiskelen siten, että kurssi menee mukavasti läpi ja pystyn laajentamaan osaamistani
- C. Panostan vain sen verran mitä läpäisy vaatii
- D. En aio panostaa kurssiin, mutta toivoisin sen kuitenkin läpäiseväni
- E. Minulle on aivan sama meneekö kurssi läpi ja opinko mitään

17. Mikä on koulutuksen tärkein anti

- A. Ajokokemus
- B. Ajokorttiluokan korotus
- C. Ammattipätevyys
- D. Muut luvat (ADR, tieturva, ensiapu)

18. Mikä on toiseksi tärkein anti

- A. Ajokokemus
- B. Ajokorttiluokan korotus
- C. Ammattipätevyys
- D. Muut luvat (ADR, tieturva, ensiapu)

19. Mikä on tärkein tavoitteesi kurssilla?

- A. Pätevöityminen sotilaskuljettajana
- B. Pätevöityminen ammattikuljettajana
- C. Muodollisten pätevyyksien saaminen

20. Mikä on todennäköinen korttiluokkasi palveluksen jälkeen

- A. C***
- B. CE**
- C. C*D*
- D. CEDE

21. Miten aiot hyödyntää saamaasi koulutusta

- A. Minulla on jo työpaikka, jossa koulutusta voin hyödyntää
- B. Aion hankkia työpaikan, jossa koulutusta voin hyödyntää
- C. Työpaikka, jossa koulutuksesta on hyötyä, on yksi monien mahdollisten vaihtoehtojen joukossa
- D. Aion tehdä osa-aikaisesti työtä, jossa hyödynnän
- E. Näen saamani pätevyyden varasuunnitelmana, jos muut suunnitelmani eivät toteudu-kaan
- F. En usko että tulen hyödyntämään mitenkään

22. Miten kurssi muuttaa asemaasi työmarkkinoilla

- A. Minulla on riittävät perusteet toimia kuljetusalan tehtävissä jo ennen kurssia
- B. Ilman kurssia en pääsisi kuljetusalan tehtäviin
- C. Kurssi ei vaikuta työllistymiseeni mitenkään

23. Olisitko hankkinut vastaavan koulutuksen, jos sitä ei olisi saanut osana varusmiespalvelusta

- A. Kyllä
- B. Olisin saattanut harkita
- C. En

24. Miten helposti uskoisit saavasi vastaavat pätevydet siviilissä

- A. Helpommin
- B. Suunnilleen samalla vaivalla
- C. Hieman vaivalloisemmin
- D. Paljon vaivalloisemmin
- E. Pidän lähes mahdottomana

Kysymyksissä 25 - 44 vastausvaihtoehdot ovat seuraavat:

- A. Täysin samaa mieltä
- B. Jokseenkin samaa mieltä
- C. Hieman eri mieltä
- D. Täysin eri mieltä
- E. En tiedä

25. Sotilaskuljettajakoulutus antaa perusteet toimia sotilaskuljettajana

26. Sotilaskuljettajakoulutus antaa perusteet toimia kuljettajana kuljetusyrityksessä

27. Kurssin jälkeen minulla on hyvät mahdollisuudet päästä töihin kuljetusyritykseen

28. Koulutus on lisännyt haluani hakeutua kuljetusalan tehtäviin

29. Olisin hankkinut ammattipätevyyden joka tapauksessa, vaikkei se olisi ollut mahdollista varusmiespalveluksessa

30. On hyvä, että osa kouluttajista on siviilejä

31. Koulutuksen järjestelyt ovat hyvät

32. Ammattipätevyyden saaminen osana varusmiespalvelusta on hyvä asia

33. Kävisin ammattipätevyyskoulutuksen armeijassa, vaikka se olisi vapaaehtoista

34. Ammattipätevyyskoulutus parantaa myös valmiuksiani toimia sotilaskuljettajana

35. Kuljettajakoulutus on liian sotilaallista

36. Kuljettajakoulutus on riittävän sotilaallista

37. Kurssimateriaali on laadukasta ja tarkoituksenmukaista

38. Koen itseni etuoikeutetuksi saadessani sotilaskuljettajakoulutuksen

39. Tulen suosittamaan sotilaskuljettajakoulutusta ystäväilleni

40. Puolustusvoimat on onnistunut kuljettajakoulutuksessa

41. Mikäli nyt valitsisin palvelustehtävääni, pyrkisin sotilaskuljettajakurssille

42. Sotilaskuljettajakurssi on liian haastava

43. En olisi suorittanut varusmiespalvelusta, ellen saisi kuljettajakoulutusta

44. Käytän paljon vapaa-aikaani kurssin suorittamiseen

MAANPUOLUSTUSKORKEAKOULU**SUOSTUMUS**

Kapteeni Henrikki Haapamäki
Santahamina

.10.2010

OSALLISTUMINEN SOTILASKULJETTAJAKOULUTUKSEN TUTKIMUKSEEN

Kapteeni Haapamäen esiupseerikurssin tutkielman pohjalta on mahdollista jatkaa sotilaskuljettajakoulutukseen liittyvää tutkimustyötä. Tämän työn mahdollistamiseksi on oleellista saada kohderyhmä, joilta voidaan kerätä tietoa esimerkiksi kuljetusalalle sijoittumisesta varusmiespalveluksen jälkeen.

Tämä suostumus ei sido allekirjoittajaa mihinkään. Antamansa suostumuksen voi perua. Tutkimukseen liittyvien kyselyiden ja haastattelujen mahdollinen ajankohta on 2010-11. Yhteystietoja käytetään vain tähän nimenomaiseen tutkimukseen puolustusvoimissa. Vastaukset käsitellään aina anonyymisti.

Tutkimukseen liittyviin kysymyksiin vastaa kapt Haapamäki. Yhteyttä voi ottaa myös sähköpostitse henrikki.haapamaki@mil.fi.

☐ Olen valmis osallistumaan tutkimukseen ja minuun saa ottaa yhteyttä antamieni yhteystietojen perusteella.

Nimi _____

Katuosoite _____

Postinumero _____

Postitoimipaikka _____

Sähköpostiosoite _____

Puhelin _____

Hämeenlinnassa .10.2009

Allekirjoitus _____

nimen selvennys

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisältö		Opetustavoite	Teoria- opetus		Käytännön harjoitus		Henk koht ajo-opetus		EAK opetus		EAK käytännön harjoitus		Yhteensä 280 h	Yhteensä 140 h
			280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h		
1.3	Tavoite: osata optimoida polttoaineen käyttö		1	1	3	3	3	3	0	0	0	0	7	7
	Polttoaineen käytön optimointi soveltamalla kohtien 1.1 ja 1.2 taito-tietoa Taloudellinen ajo, erilaiset vaihdekaaviot, puolittajan käyttö, kierroslukualue	Osaa käyttää kohdissa 1.1 ja 1.2 opetettuja tietoja ja taitoja ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää käytettäessä. Tuntee erilaiset kuorma-autojen voimansiirtojärjestelmät ja niiden käytön erityispiirteet. (psajon)			1	1	2	2						
	Maantie- ja maastokuorma-autojen taloudellinen ajaminen: Ajoneuvon valinta, ajovastukset, rengaspaineiden merkitys, nopeuden vaikutus polttoaineen kulutukseen, reitin valinta yms.	Osaa soveltaa kohdissa 1.1 ja 1.2 opetettuja tietoja ja taitoja ajoneuvoa ja ajoneuvoyhdistelmää käytettäessä. (psajon)					1	1						
	Otto- ja dieselmoottorin erot - ottomoottorin sytytyslaitteet työturvallisuuden kannalta, - dieselmoottorin rakenne ja toiminta, - ahdin ja välijäähdytys, ahdetun moottorin erityispiirteet - dieselmoottorin käynnistys/kylmäkäynnistys - polttoainelaadut - käynnistysapulaitteet - voitelujärjestelmä - jäähdytysjärjestelmän rakenne ja huolto, puhdistus, huuhtelu ja täyttö - tuuletin hihnan vaihto	Tuntee dieselmoottorin tyypilliset rakenteet ja erityispiirteet. Tuntee dieselmoottorin kylmäkäynnistykseen liittyvät toimenpiteet. Tuntee dieselmoottorin erilaiset järjestelmät. Osaa kuljettajan tekemät huolto- ja tarkastustoimenpiteet moottorin eri järjestelmiin liittyen. (psajon)	1	1	1	1								
	Kylmäkäynnistys, esilämmityslaitteet	Osaa tyypillisimmät dieselmoottorin kylmäkäynnistykseen liittyvät toimenpiteet. (psajon)			1	1								
1.4	Tavoite: osata kuormittaa ajoneuvo turvallisuuksääntöjen ja ajoneuvon tarkoituksenmukaisen käytön mukaisesti		16	7	55	19	7	3	1	0	7	7	86	36
	Ajoneuvoihin liikkeessä vaikuttavat voimat, vaihteiston välityssuhteiden käyttö ajoneuvon kuorman ja tieprofiilin mukaan, ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmän hyötykuorman määrittäminen, hyötytilavuuden määrittäminen, kuormituksen jakautuminen, akselin ylikuormituksen seuraukset, ajoneuvon vakaus ja painopiste, pakkausten ja kuormalavojen tyypit.	Osaa määrittää käytettävän kuorman suuruuden. Osaa ajoneuvon määräysten mukaisen kuormaamisen. Osaa määräysten mukaisen kuorman sijoittamisen ja sitomisen. Tuntee erilaisten pakkausten ja lavojen erityispiirteet. Osaa huomioida kuorman vaikutuksen ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytettäessä. [EAK-aihe]	3	1	11	4	3	1	1					
	Tärkeimmät lukitusta edellyttävät tavaraluokat, kiilaus- ja lukitusmenetelmät, lukitushihnojen käyttö, lukituslaitteiden tarkistus, käsittelylaitteiden käyttö, suojapeitteiden asettaminen ja poistaminen	Osaa erilaisten kuormien sijoittamisen ja sitomisen. Osaa erilaisten kuormien määräysten mukaisen kuormaamisen. Osaa tyypillisimpien kuorman sitomis- ja lukitusvälineiden käytön ja tarkastukset			8	4	1	1						
	Trukkikurssi	Osaa käyttää erilaisia trukkityyppejä kuormaukseen ja kuorman purkamiseen työturvallisesti. Tuntee erilaisten trukkityyppien erityispiirteet. Osaa trukinkäyttöä koskevat määräykset.	7		21									
	Ajoneuvon auttaminen vaikeissa olosuhteissa.	Osaa tyypillisimmät ajoneuvon auttamistavat vaikeissa olosuhteissa. Osaa ajoneuvon auttamisessa tarvittavien välineiden käyttöperiaatteet sekä niitä koskevat määräykset. Osaa toimenpiteet ajoneuvon hinausvalmisteluissa sekä hinaamisessa. Tuntee määräykset hinauksia suorittaessa	2	2	7	7								
	Henkilö- ja materiaalikuljetukset, Toiminta kuormattaessa henkilöstöä ja materiaalia samaan kuormalaan	Hallitsee PV:n henkilökuljetusmääräykset. Tuntee vastuunsa henkilökuljetuksia suorittaessa. Osaa huomioida henkilöstön vaikutuksen ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytettäessä. Osaa kuormata henkilöstöä ja materiaalia samaan kuormalaan määräysten mukaisesti	2	2	2	2	1	1						
	Työturvallisuus ajoneuvojen kuormauksen yhteydessä	Osaa huomioida työturvallisuuden ajoneuvoa kuormattaessa ja kuormaa purkaessa. Osaa ajoneuvon kuormausta ja kuorman purkamista koskevat määräykset.	1	1	1	1								
	Erilaisten ajoneuvoyhdistelmien henkilö- ja materiaalikuljetukset	Hallitsee ajoneuvon kuormausta koskevat yleiset ja PV:n määräykset. Hallitsee erilaisten kuormien ja henkilöstön kuormauksen. Hallitsee kuorman vaikutuksen ajoneuvon tai ajoneuvoyhdistelmää käyttöön liittyen.	1	1	5	1	2							
	Ennakoiva ajaminen raskaalla ajoneuvolla (harjoitukset)	Osaa yhdistää kohdan 1.1 teoriaopetuksen asioita käytäntöön. Osaa ennakoivan ajon periaatteet. Tietää periaatteet hätätilassa pysäyttämiseen. Osaa mukauttaa ajotapaansa ennakoivan ajon periaatteiden mukaisesti. Tietää periaatteet luiston estämiseksi tai sen hallitsemiseksi. Tietää ennakoivan ajon periaatteet pimeällä ajettaessa. Tietää raskaan ajoneuvoyhdistelmän käyttäytymiseen vaikuttavat tekijät liukkaalla ajettaessa Tuntee raskaan kaluston erityispiirteet osana muuta liikennepäristöä. Osaa huomioida kuorman vaikutuksen ajoneuvoa tai ajoneuvoyhdistelmää käytettäessä.								7	7			

[illegible]

Perustason ammattipätevyyskoulutuksen sisältö		Opetustavoite		Teoria- opetus		Käytännön harjoitus		Henk koht ajo-opetus		EAK opetus		EAK käytännön harjoitus		Yhteensä 280 h	Yhteensä 140 h
				280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h	280 h	140 h		
3.2	Tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään rikollisuus ja salamatkustajien kuljetus			5	2	2	2	1						8	4
	Yleinen informaatio, seuraukset kuljettajien kannalta, torjuntatoimenpiteet, tehtävät tarkistukset, kuljettajien vastuuseen liittyvä lainsäädäntö	Tuntee keskeisimmät kuljettajan tehtävään liittyvät rikollisuuden ehkäisy keinot.		2	1										
	Kuljetuksiin liittyvät erilaiset rikollisuudesta johtuvat riskitekijät	Tuntee keskeisimmät riskit, jotka johtuvat uhasta silloin, kun materiaalia siirretään, varastoidaan tai kuljetetaan. Tuntee käsitteenä omaisuusriski, henkilöriski, rikosriski sekä tietoriski. Tuntee tavat minimoida riskejä kuljetuskaluston valinnalla, reitin ja kuljetusajankohdan suunnittelulla ja valinnalla sekä valvonnan avulla		3	1	2	2	1							
3.3	Tavoite: pystyä ennalta ehkäisemään fyysiset riskit			1	1	11	5							12	6
	Ergonomiaperiaatteet: riskialttiit liikkeet ja asennot, fyysinen kunto, käsittelyharjoitukset, henkilökohtaiset suojavarusteet,	Tuntee keskeisimmät kuljettajan tehtävään liittyvät ergonomia periaatteet. Osaa keskeisimmät keinot ennalta ehkäistä kuljettajan tehtävään liittyvät fyysiset riskit. (yleissotilaalista koulutusta)		1	1	11	5								
3.4	Tavoite: tiedostaa fyysisen ja henkisen suorituskyvyn merkitys			3	3					1	1			4	4
	Terveellisen ja tasapainoisen ruokavalion periaatteet, työn ja levon perusrhythmin keskeinen merkitys,	Tuntee terveyllisen ruokavalion ja säännöllisen työn ja levon perusrhythmin merkityksen suorituskykyyn. (yleissotilaalista koulutusta) Tietää omaan ajovalmiuteensa vaikuttavat tekijät. Osaa tunnistaa oman ajovalmiutensa [EAK-aihe].		3	3					1	1				
3.5	Tavoite: kyetä arvioimaan hätätilanteita			3	3	11	11							14	14
	Toiminta hätätilanteessa: tilanteen arviointi, tilanteen pahenemisen estäminen, avun kutsuminen paikalle, loukkaantuneiden auttaminen ja ensiavun antaminen, toimenpiteet tulipalon varalta, raskaan tavaraliikenteen ajoneuvossa olevien tai bussimatkustajien evakuoiminen, kaikkien matkustajien turvallisuudesta huolehtiminen, väkivaltatilanteissa toimiminen, vahinkoilmoituksen laadinnan pääperiaatteet.	Osaa toiminnan liikenneonnettomuuden tapahtuessa. Osaa ryhtyä välittömiin toimenpiteisiin lisä onnettomuuksien estämiseksi lisä avun hälyttämiseksi. Osaa aloittaa hätäensiavun antamisen. Osaa tunnistaa liikenneonnettomuuteen liittyvät välilliset riskit. Osaa hätäilmoituksen tekemisen. Osaa PV:n määräysten mukaisen liikenneonnettomuusilmoituksen laadinnan.		2	2	1	1								
	Ensiapu. Tavallisimmat ensiaputilanteet ja työn ergonomiset vaikutukset. Työturveyshuollon palvelut ja työ- ja työpaikkalukunnon mahdollisuudet työkyvyn ylläpitämiseksi.	Osaa antaa hätäensiapua. Osaa tunnistaa onnettomuusilanteessa suurimmassa vaarassa olevat uhrut. Tuntee varusmiestä koskevan ja yleisen terveydenhuoltojärjestelmän omaan toimintaansa liittyen. Tuntee ergonomian keskeiset periaatteet. Tietää keinot onnettomuuksien seurasten minimoimiseksi		1	1	10	10								
3.6	Tavoite: osata käyttäytyä yrityksen imagoa tukevalla tavalla			2	2	21		2						25	2
	Kuljettajan käyttäytyminen ja yrityksen imago: kuljettajan työn laadun merkitys yritykselle, kuljettajan eri roolit, kuljettajan työssään kohtaamat henkilöt, ajoneuvon kunnossapito, työn organisointi, riidan seuraukset kaupallisella ja taloudellisella tasolla,	Osaa huomioida toimintansa vaikutuksen yrityksen/PV:n imagoon. Tuntee kuljettajan tehtävään liittyvät yleiset käyttäytymisnormit.		1	1										
	Materiaalin säilytys ja keräily, terminaalitoiminnot	Tuntee keskeisimmät varastointiin ja terminaalitoimintoihin liittyvät tehtävät kuljettajan toimintaan liittyen. Tuntee kuljettajan vaikutuksen osana materiaalinhallinnan logistista ketjua. (14 tuntia, kts tavarain säilytys ja keräily)		1	1	21		2							
3.7	Tavoite: tuntee tavarakuljetusten taloudellinen ympäristö ja markkinajärjestelmä			6	2	20		2						28	2
	Tiekuljetukset suhteessa muihin kuljetusmuotoihin (kilpailu, rahtaaajat), tiekuljetusten eri toimintamuodot (muiden lukuun ja omaan lukuun tehtävät kuljetukset, kuljetuksiin liittyvät toiminnot), kuljetusyritysten päätyyppien ja kuljetuksiin liittyvien toimintojen organisaatiot, erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset jne.), alan kehitys (palvelujen monipuolistaminen, rautatie-maantiekuljetukset, alihankinnat jne.)	Tuntee tiekuljetusten keskeisimmät vaikutukset yhteiskunnan eri toimintoihin liittyen. Tuntee alan kehitysnäkymät.		4	2	4									
	Erityiskuljetusmuodot (säiliökuljetukset, kylmäkuljetukset, konttikuljetukset jne.),	Tuntee keskeisimmät erityiskuljetusmuodot.		2		16		2							
4	Ennakoivan ajon koulutus sisältyy kohtiin 1.1, 1.2, 1.4, 3.1, 3.4														
5	Henkilökohtainen ajo-opetus annetaan kohdissa 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 2.1, 3.2, 3.6, 3.7														
		yhteensä		81	54	159	62	20	10	13	7	7	7	280	140

Perustason ammattipätevyyskoulutus 280 tuntia						
Oppiaine nro	Teoria-opetusta	Käytännön harjoituksia	Henkilökohtaista ajo-opetusta	Ennakoivan ajon opetusta	Ennakoivan ajon käytännön harjoituksia	Yhteensä tuntia
1.1	3	18	1	6	0	28
1.2	9	8	3	4	0	24
1.3	1	3	3	0	0	7
1.4	16	55	7	1	7	86
2.1	6	4	1	0	0	11
2.2	14	4	0	0	0	18
3.1	12	2	0	1	0	15
3.2	5	2	1	0	0	8
3.3	1	11	0	0	0	12
3.4	3	0	0	1	0	4
3.5	3	11	0	0	0	14
3.6	2	21	2	0	0	25
3.7	6	20	2	0	0	28
Yhteensä	81	159	20	13	7	280

Nopeutettu ammattipätevyyskoulutus 140 tuntia						
Oppiaine nro	Teoria-opetusta	Käytännön harjoituksia	Henkilökohtaista ajo-opetusta	Ennakoivan ajon opetusta	Ennakoivan ajon käytännön harjoituksia	Yhteensä tuntia
1.1	2	9	1	4	0	16
1.2	5	3	2	1	0	11
1.3	1	3	3	0	0	7
1.4	7	19	3	0	7	36
2.1	4	4	1	0	0	9
2.2	10	4	0	0	0	14
3.1	12	2	0	1	0	15
3.2	2	2	0	0	0	4
3.3	1	5	0	0	0	6
3.4	3	0	0	1	0	4
3.5	3	11	0	0	0	14
3.6	2	0	0	0	0	2
3.7	2	0	0	0	0	2
Yhteensä	54	62	10	7	7	140